

Södertörn University

This is a published version of a paper published in *Marinarkeologisk tidskrift*.

Citation for the published paper:

Eriksson, N. (2010)

"Lejonvraket – ett första fältarbete"

Marinarkeologisk tidskrift, (4): 4-7

Access to the published version may require subscription.

Permanent link to this version:

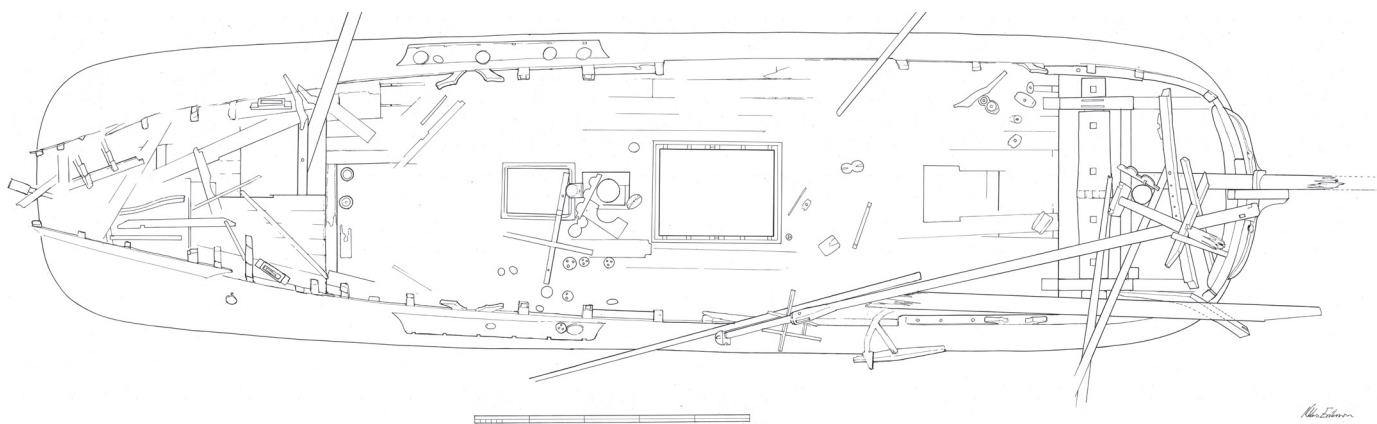
<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:sh:diva-13656>



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

Lejonvraket

Ett första fältarbete



TEXT: NIKLAS ERIKSSON

Fig. 1. Plan över Lejonvrakets däck. Ritning: Niklas Eriksson.

Upptäckten av det vrak som kallas Spökskeppet nordost om Gotska sandön kan inte beskrivas som annat än en sensation och vi trodde nog alla att det skulle dröja innan ett motsvarande fynd skulle påträffas. Det dröjde sex år. Förra våren seglade ytterligare ett anmärkningsvärt välbevarat 1600-talsskepp in i vårt medvetande. Denna gång gjordes upptäckten i vattnet utanför Lillsved på norra Värmdö och på betydligt grundare vatten, 45 meter i stället för 130. Det var ångaren Alma som Anders Backström, Markus Hårde och Jonas Rydin letade efter i detta område. Men i stället för ett rostigt stålskrov var det ett träfartyg med bevarat däck och master som uppenbarade sig i mörkret. Längst upp på det sjunkna skeppets roder vaktade ett litet snidat lejon. Det är denna figur som givit vrakets dess arbetsnamn. Skeppet kallas Lejonvraket.

Tidpunkten för upptäckten var mycket passande då det sedan ett par år tillbaka pågår ett projekt kring Spökskeppet. Det nya fyndet kunde på det viset delvis inlemmas i en existerande projektorganisation. Men undersökningarna har dock vidare ambitioner än de rent arkeologiska. MARIS i samarbete med Deep Sea Productions och även National Geographic har parallellt arbetat med att producera en dokumentärfilm. Efter att ha varit ostörd i drygt 350 år blev Lejonvraket inte bara upptäckt och arkeologiskt dokumenterad – det gamla skeppet ska nu även bli tv-kändis!

DOKUMENTATION

Under en vecka i slutet av maj 2010 utfördes en första mer utförlig dokumentationsinsats av det nyupptäckta Lejonvraket som en del av filmprojektet. Dykarna som påträffade lämningen utförde större delen av det praktiska arbetet under vatten. Syftet med fältarbetet var att upprätta en däckspan samt en sektionsritning för att beskriva fartygets arkitektoniska huvuddrag. Var står master, vilka rum finns och var är de placerade och liknande uppgifter. Viss uppfattning om dessa aspekter hade vi dock redan tack vare att upphittarna redan

tidigare samlat in måttuppgifter och videomaterial. Utifrån detta sammanställdes en preliminär plan- och sektionsritning, vilka tjänade som planerings- och diskussionsunderlag i fält.

Om dykning på större djup kräver såväl speciell utrustning som träning så råder närmast det motsatta förhållandet när det gäller att mäta under vatten. Måttband och skrivkiva är standardutrustningen vid arkeologiskt fältarbete och har så varit sedan 1800-talet. Det kniviga vid arkeologisk dokumentation är inte att hantera själva verktyget, utan att bestämma sig för vad som ska mätas. Det faktum att Lejonvraket har ett fortfarande sammanhängande skrov som står utan slagsida på botten underlättar dokumentationen avsevärt eftersom skrovet kan förutsättas vara i det närmaste symmetriskt. Exakt symmetri är emellertid inget som kan tas för givet när det gäller gamla skepp, dels så byggdes de inte exakt symmetriska, dels föreligger alltid risken att de ändrat form under vistelsen på botten (se t ex Eriksson 2010a:11-15, för diskussion rörande Jutholmsvrakets formförändring).

Bråspel, master, luckor och pumparnas placeringar i längdskeppsled hade redan mätts in av upphittarna, liksom skrovets bredder i anslutning till sagda platser. Information kring däckets huvuddrag fanns således redan infångad. Under fältarbetsveckan kompletterades denna information i plan med ytterligare måttuppgifter. Utöver detta samlades djupinformation som visar på däcksbalkarnas, relingarnas och stävornas höjd in med hjälp av digital djupmätare. På det viset kunde fartygets språng fastställas. Det säger sig självt att denna dokumentation inte är exakt. Det viktigaste i det här sammanhanget är att mätningarna är tillräckligt exakta för att diskussioner kring fartygets typ och skrovets rumsliga arrangemang. Resultatet återfinns i figur 1 och 2.

ALLMÄN BESKRIVNING

Skeppet står på rätt köl utan slagsida med fören något grundare än aktern. På botten nedanför fören står två ankare. Ett tredje hänger över styrbordssidans reling. Troligtvis utgör dessa tre ankare den ursprungliga uppsättningen eftersom de motsvarar antalet klyshål, det vill säga de hål genom vilka ankartrossarna löpte. Skrovet mäter 21,8 meter från ▶



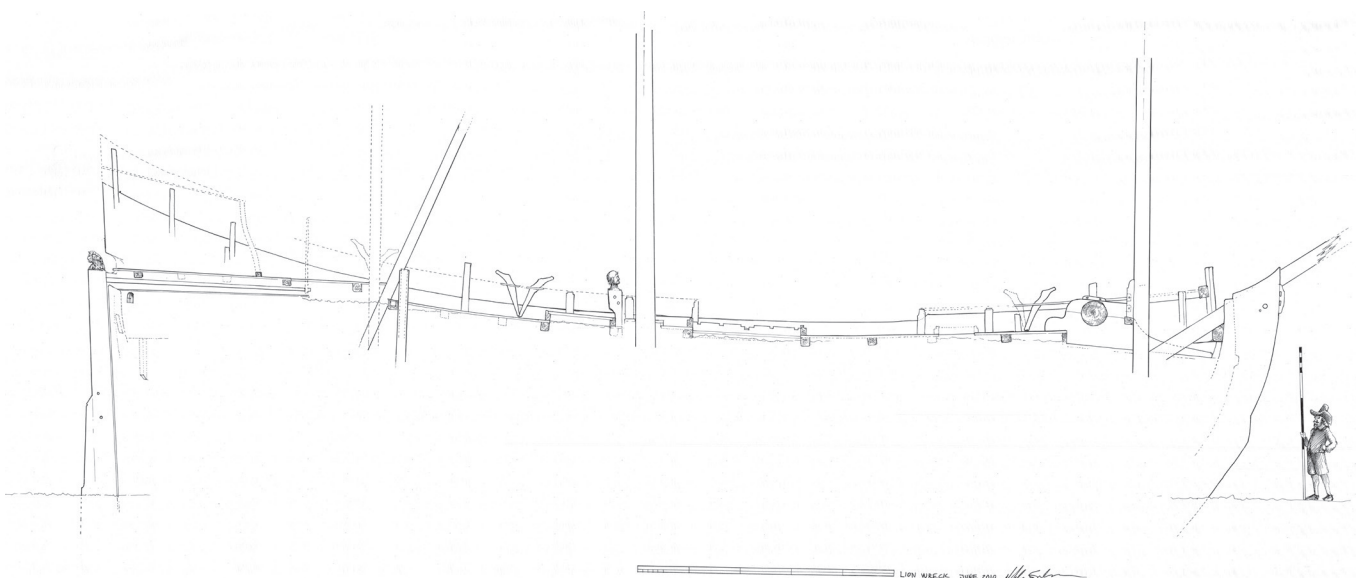


Fig. 2. Genomsnitt genom midskeppslinjen. Ritning: Niklas Eriksson.

► för- till akterstäv. Aktern är rundad och har den klassiska päronformen som återfinns på flöjter och andra besläktade fartygstyper av holländskt ursprung. I akterns bordläggning finns en lastlucka genom vilken långa föremål som exempelvis timmer och plankor har lastats. Skrovet har två berghult, det vill säga kraftigare bordsstråk som löper genom hela fartygets längd. Över berghulten löper tre omsorgsfullt formade och hyvlade bordsstråk med olika profiler.

Nedanför berghulten är bordläggningen dubblerad med så kallad förhydnig. Vanligtvis lade man ett lager av tjärat hår mellan dessa planklager. Denna åtgärd syftade till att förhindra angrepp från skeppsmask, samtidigt som skrovet blev tätare.

KLIVA OMBORD

Midskepps finns korta trästycken spikade mot fribordet. Dessa har utgjort steg vilka använts när man klättrat ombord på fartyget från en mindre båt. Nicolaes Witsen visar ett liknande arrangemang på en ritning av en flöjt i hans *Aeloude and hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier* som publicerades 1671 (Witsen 1971:174, also in Cederlund 1982:37, fig. 17). Willem van der Velde den Yngre har även avbildat en valfångstflöjt med en person som balanserar på dessa steg.

Precis för om den fortfarande stående undermasten till stormasten återfinns stora lastluckan. Från luckan hade man tillträde till lastrummet. Utrymmet är fyllt med sediment och förmodligen även en last, varför det i dagsläget inte går att avgöra om fartyget har ett trossdäck – ett lågt däck som löper i hela fartygets längd. Huvuddäcket avslutas precis akter om bråspelet. Från denna punkt är däcket försänkt och slutar svagt föröver. Klyshålen har på det viset även fungerat som spygatter, där vatten

från regn och översköljande vågor kunnat lämna skrovet.

Akter om bråspelet finns en mindre lucka som leder ner till kabelrummet där bland annat ankartrossen huserade. Det kraftiga tågvirke som dykarna observerade när de kikade ner mellan de eroderade däcksplankorna ger syn för sägen. Huvuddäcket avslutas akter om de två länsplumparna. Den aktersta däcksbalken i huvuddäcket är urholkad för att även tjänstgöra som pumpränna. Däckets kurvatur har tvingat vatten mot skrovets sidor och mot relingarna varför brädgången på Lejonvraket har avlånga öppningar närmast däck för att avlägsna vatten. Dessa öppningar skiljer sig således från de infällda spygatter som återfinns på många kravellbyggda skepp från denna tid.

STYRPLIKTEN

Akter om pumparna börjar halvdäcket vilket höjer sig 65 centimeter över huvuddäcket. Ett uttag i däcksplankorna på halvdäck avslöjar placeringen av kollerstocken, med vilken fartyget styrdes. Styrplikten, det vill säga den plats där rorsman stod, var således utomhus uppe på halvdäcket. Längst akterut har det funnits en liten hytt. Taket liksom det skott som avgränsat utrymmet föröver har rasat in. Delarna som bildat skottet hänger dock delvis samman och består av S-formade stående stöttor (liknande stöttor har påträffats på Jutholmsvraket, se Cederlund 1982:106).

Rorkulten, vilken sträckt sig från rodret fram till kollerstocken har en egen låg däcksnivå att röra sig i, på holländska benämnd *hennegat*. Rummet mellan kollerstocken och pumprännan har en port på babordssidan. Det är i detta utrymme som kabysen brukar vara placerad (se även Hoving 1992:49). Det borde finnas någon form av eldstad ombord på Lejonvraket men den har inte givit sig till känna – ännu!

I KAJUTAN

Längst akterut, under rorkulten, är den stora kajutan placerad. Den sträcker sig från kollerstocken och akteröver. Utrymmet är det enda som är försedd med fönster och kika man in genom dessa ser man mest lösa plankor och dy. Även om fönstertittandet inte avslöjar så mycket om rummets karaktär, så finns andra mer avslöjande detaljer på utsidan. Ett sådant är ett litet fyrkantigt hål i bottenbordläggningen, 14 gånger 14 centimeter. Hålet kan egentligen inte vara något annat än utloppet från en toalett. En tunnel, bestående av fyra sammanfogade bräder mynnar i anslutning till hålet. I tunnelns övre ände har sitsen varit placerad, 70 centimeter från bordläggningen närmare bestämt, vilket kunde avläsas på en instucken tumstock. Sitsens placering i förhållande till den övriga däck- och skottstrukturen kunde på det viset fastställas, vilket bidrar till bilden av fartygets invändiga arrangemang.

Toaletter ombord på fartyg har diskuterats i olika sammanhang, men då är det framförallt inrättningar på större fartyg som belyses, sannolikt som en följd av källmaterialtillgång (för en översikt på temat, se Simmons 1998). De mindre fartygens avträden är dessvärre dåligt belyst men efter att ha fått syn på Lejonvrakets toalett ser man små fyrkantiga hål i aktern på ett stort antal flöjtskepp avbildade på kopparstick och oljemålningar.

Enligt Richard Unger kunde sju man och en pojke hantera en flöjt på 150 ton på traden Norge – Holland (1994:122). Besättningen ombord på Lejonvraket borde ha varit omkring 6-10 personer, lite beroende på årstid, avgångs- och destinationsort. Att manskapet skulle vara placerat för om masten är ett välkänt begrepp. Ibland använts detta begrepp även vid diskussioner om förhållanden ombord på flöjter (Hoving 1992:48-49, Hoving & Emke 2000:92). ►

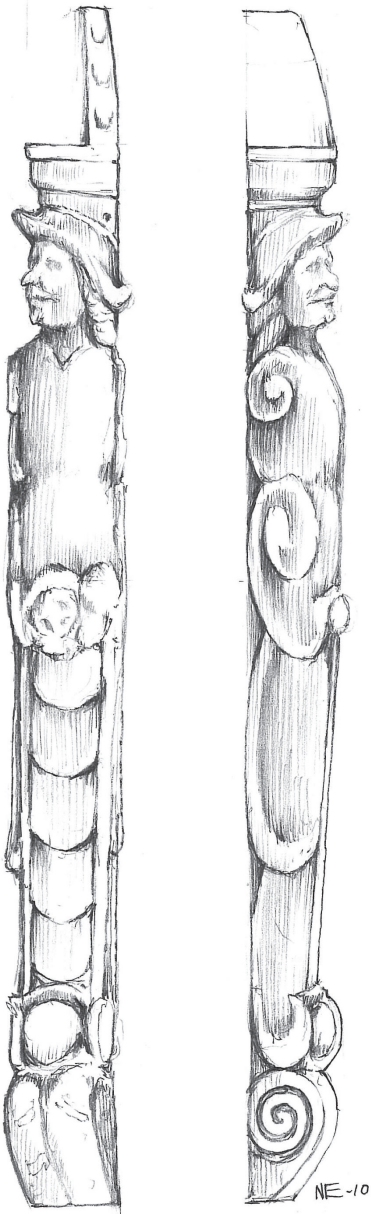


Fig. 3. Teckning visande en av de hörnpelare som flankerat akterspegeln. Teckningen är utförd utifrån video som filmats med måttreferens. Skiss: Niklas Eriksson.

► Besättningen ombord på Lejonvraket var dock knappast inkvarterad för om stormasten eftersom fartyget helt saknar förkastell. Dessutom är höjden under däck kraftigt reducerad i fören. I stället fick besättningen hålla tillgodo med utrymmena akter om pumparna.

RIGG

Under 1600-talet skulle man sagt att Lejonvraket var riggat som ett skepp, med tre master där de två förliga förde råsegel. Undermasterna är bevarade, även om fockmasten brutits i anslutning till salningen och mesanmasten lutar kraftigt föröver och åt babord (rörande orsaker till den avbrutna fockmasten se Eriksson 2010b). Fockmastens märs- och bramstång ligger nedfallna på däck fortfarande förbundna med eselhuvud och krysstimmer. På botten utanför styrbordssidan ligger en

märskorg, sannolikt härrörande från stormasten. Det generella intrycket från detta första fältarbete är att större delen av riggen finns bevarad på platsen. Vidare dokumentationsinsatser av riggen kommer att ge mer fullödig information kring riggens ursprungliga utformning och dimensioner.

SKULPTURER

Storseglets fall sattes an med en knekt, ett stående timmer med försett med skivgatt. Knektens övre ände har ett skulpterat manshuvud. Även om skulpturen är kraftigt eroderad så går det fortfarande att urskilja hans helskägg och en hatt som nästan påminner om någon form av hjälm.

Skulpturerna i Lejonvrakets akter har varit utformade enligt det program som tycks ha varit gängse på handelsfartyg under 1600-talet. Förutom det lilla Lejonet vars tassar håller rodernocken i ett stadigt grepp har fönsteröppningarna haft omsorgsfullt utskurna foder. Nedanför styrbordssidan ligger en av de skulpterade hörnpelare vilka flankerat själva akterspegeln. Hörnpelaren är utformad med huvud och bröstorg från en mansfigur. Han är en välmående person iförd en tricorne, han har en markerad näsa, helskägg och långt lockigt hår. I armarnas ställe finns två voluter och den nedre änden av hörnpelaren är utförd med fjällornament. I sin helhet är denna hörngubbe, eller "hoekman" som man skulle sagt i Holland, inte alls olik de pilastrar som återfinns på Vasa (jfr Soop 1978:97ff). En motsvarande, fast spegelvänd, skulptur ligger sannolikt och gömmer sig på botten någonstans utanför babordssidan. Akterspegelns krön, ett stort genomburet ornament ligger även det nedfallet på botten akter om vraket. En mer ingående dokumentation av denna skulptur står



"Profeten Abraham" är exempel på sådan namngivning.

ETT SAMMANHANG

Namnsculpturen skulle ge en viktig ledtråd för sökandet efter skeppets ursprungliga identitet. Att veta vad som hände, vad de som var ombord hette, vilka som väntade på lasten som aldrig kom fram vore ju givetvis väldigt kul. Men egentligen är ju Lejonvraket redan identifierat i så motto att vi redan nu kan avgöra vilken sektor och vilken verksamhet det ingått i. Lejonvraket var ett av flera hundra fartyg som ingick i den ekonomiska framgångssaga som involverar både Sverige och Holland under 1600-talet. I Sverige kallar vi perioden för stormaktstiden medan Holländarna känner den som guldåldern.

Vid första anblick har dessa länder ingenting gemensamt under sagda period. Det svenska territoriet hade expanderat snabbt och bestod av distrikt och länder som erövrats med våld. Riket, som vid denna tid sträckte sig runt större delen av Östersjön var glesbefolkat och ekonomin, som var hårt sargad av de många krigen, förlitade sig på export av råmaterial, som järn, tjära och koppar. De sju provinserna som bildade den holländska republiken blomstrade på inkomsterna från utrikes handel. Skillnaderna försköt inte de två länderna från varandra, tvärtom bildade skillnaderna förutsättningarna för ett framgångsrikt samarbete (Noldus 2002:14, för en utförligare beskrivning, se van Zanden, van Tielhof 2009:389-403).

Vissa likheter länderna emellan fanns dock i form av protestantismen, även om Sverige var lutherskt och Holland kalvinistiskt. Men den enande faktorn kanske snarast var den gemensamma fienden, katolicismen. Medan svenskarna slogs i trettioåriga kriget mot Habsburgarna, slogs holländarna mot spanjorerna i det vi känner som åttaåriga kriget. Samarbetet Sverige-Holland formaliserades genom ett ►

högt på önskelistan inför nästa expedition. Det vi dessvärre inte har hittat ännu är den eller de skulpturer som varit placerade mitt på akterspegeln. I en tid när få kunde läsa "stavades" fartygets namn med bilder och skulpturer. "Halvmånen", "Vita Swan", "Grå Vargen",



Fig. 4. Det skulpterade lejonet klamrar sig fast högst upp på rodret. Foto: Jonas Rydin/Deep Sea productions.





Fig. 5. Den skulpterade knekten strax akter om stormasten. Foto: Jonas Rydin/Deep Sea productions.



Fig. 6. Toaletts utlopp. Foto: Jonas Rydin/Deep Sea productions.



Fig. 7. Babordssidans klys. Förstaven till vänster i bild. Foto: Jonas Rydin/Deep Sea productions.

► avtal 1614 där de två länderna överenskom att inte attackera varandra. I stället skulle man komma till varandras undsättning vid en eventuell konflikt.

FLÖJTER

Samarbetet mellan de två länderna gick i princip ut på att råmaterial lämnade Östersjöregionen som i stället fick kunskap och förädlade produkter tillbaka. Skeppsbyggnadsindustrin kan ses som typisk för detta samarbete. Trä, järn och tjära exporterades till Holland där materialet blev till fartyg, medan skeppsbyggmästare och färdiga skepp importerades till Sverige. De båda länderna hade vardera omkring 2 miljoner invånare vid seklets mitt. Den holländska framgångsrika köpmannaklassen hade stor påverkan på samhället inte bara i Holland utan även i Sverige. Inflytandet som följde på den kapitalistiska framgången rubade maktstrukturerna inom det svenska samhället, där inte minst adeln kände sig hotad av köpmännens framgång. En del av detta anas i begreppet ”skeppsbroadeln” som myntas vid denna tid. De som äsyftas med termen är inte de fräse utan den nyrika borgarklassen som fått sitt inflytande genom handel.

På samtida kopparstick över Stockholm med avbildningar av skeppsbron ser vi inte bara ”skeppsbroadelns” palats. Nedanför i palatsen i prydliga rader ligger redskapet bakom deras framgång förtöjd. Någonstans bland dessa flöjtskepp ligger det fartyg vi idag kallar Lejonvraket. Men även om flöjter och de närbesläktade fartygstyperna utgjorde den stora merparten av fartygsbeståndet under 1600-talet, så vet vi förvånansvärt lite om dessa skepp. Bevarade konstruktionsritningar saknas av den enkla anledningen att de aldrig existerat. De holländska kravellfartygen

byggdes med stöd av tumregler och på fri hand, ungefär som vid klinkbyggen. Marinmåleriet är en konstgenre som blir oerhört populär i Holland vid denna tid. Men genren är i grund och botten sprunget ur en dyrkan av republikens sjökrigshjältar (se Sigmond & Wouter 2007:93-113) och handelsfartygen är följaktligen aldrig avbildade med samma detaljrikedom och omsorg som örlogsfartygen eller ostindiefararna. Även om päronformade flöjtarterskepp syns på flera målningar så ut-

gör de inte huvudmotivet. För sin samtid var dessa skepp så vanliga att de närmast blev osynliga.

Vraken vi känner som Lejonvraket och Spökskeppet låter oss kliva ombord och kanske uppleva en del av den miljö som bildade vardagen för dem som bedrev den framgångsrika Östersjöhandeln. En fortsättning på fältarbetet är under planering. Nästa dokumentationsinsats kommer att omfatta de nedfallna delarna av akterspegeln samt delar av riggen. Fler rapporter kommer. ■

NIKLAS ERIKSSON

Niklas Eriksson är doktorand i arkeologi och knuten till MARIS och Spökskeppsprojektet. Han arbetar på en doktorsavhandling om skeppsarkitektur och med utgångspunkt från Östersjövrakens speciella arkeologiska kunskapspotential.



REFERENSER

- Cederlund, C. O., 1983, *Vraket vid Jutholmen – fartygets byggnad*. Statens Sjöhistoriska museum rapport 19, Stockholm.
- Eriksson, N., 2010a. *Jutholmsvraket – ett handelsfartyg från sent 1600-tal*. Sjöhistoriska museet rapport, nr 1, Stockholm.
- Eriksson, N., 2010b, *Tre frusna ögonblick. Marinarkeologisk tidskrift*, nr 3/2010, Stockholm.
- Hoving, A. J. 1992. *Seagoing Ships of the Netherlands*, I: Gardiner, R. (ed.). *The Heyday of Sail, The Merchant Sailing Ship 1650-1830*. Conway Maritime Press, London.
- Hoving, A. J., Emke, C. 2000, *Ships of Abel Tasman*. Verloren, Hillersum.
- Noldus, B. 2002. *Palats och herrgårdar, Nederländsk arkitektur i Sverige, Stadspaleizen en Buitenplaatsen. Nederlandse bouwkunst in Zweden*. Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden, Stockholm.
- Oertling, T. 1996. *Ship's Bilge Pumps; A History of their Development, 1500-1900*. Texas A & M, Studies in Nautical Archaeology, nr 2, Texas.
- Sigmond, P./Wouter, K. 2007, *Sea battles and naval heroes in the 17th century Dutch Republic*. Rijksmuseum, Amsterdam.
- Simmons, J. 1998. *Those Vulgar Tubes, External Sanitary Accommodations aboard European Ships of the Fifteenth through Seventeenth Centuries, Second edition*. Texas A&M University Press, London.
- Soop, H. 1978. *Regalskeppet Vasa – Skulpturer*. Liber förlag & SSHM, Stockholm.
- Trievald, M. 1739. *Konsten at Lefwa under Vatn*.
- Unger, R. W., 1994. *The Fluit: Specialist Cargo Vessels 1500 to 1650*, I: Gardiner, R. (ed.), *Cogs, Caravels and Galleons, the sailing ship 1000-1650*. Conway Maritime Press, London.
- Van Zanden, J. L., van Tielhof, M. 2009. *Roots of growth and productivity change in Dutch shipping industry. Explorations in Economic History* 2009:46, s 389-403.
- Witsen, N. 1799. (1671) *Aeloude en Scheeps-bouw en Bestier*, facsimile, Alphen an der Rijn.