

Vrakfyndet vid Esselholm i Snappertuna

Inledning

I november 1977 meddelade Heikki Hyttinen, Jorma Heinonen och Fred Ohert, medlemmar i sportdykarklubben ParSuk, att de funnit ett fartygsvrak nära Nothamn i Snappertuna skärgård. Vraket hade påträffats på sedvanligt sätt: fiskeredskap fastnade ofta på ett bestämt ställe. En av traktens sommargäster, vilken på detta sätt förlorat sina nät kontaktade Sportdykarförbundet som i sin tur gav ovannämnda sportdykare uppgifter om vrakets sannolika position. Genast efter den första dykningen kunde man konstatera, att det på 11—17 meters djup i en sydsluttning låg ett starkt skadat fartygsvrak med aktern mot stranden. Endast vrakets stäv och framför allt mittbalken i den ståtliga galjonskonstruktionen kunde identifieras som delar av ett fartyg. Omedelbart utanför den jämförelsevis väl bevarade styrbordssidan och i fartygets inre hittade man flere lerkärl: trefotsgrytor och stekpannor. Dykarna kontaktade omedelbart museiverkets sjöhistoriska byrå och meddelade om sitt fynd. Vraket föreföll att vara ett så lovande undersökningsobjekt att sjöhistoriska byrån omedelbart sände en forskargrupp, i vilken upptäckarna självfallet ingick, till platsen. Den i mitten av november gjorda förundersökningen gav vid handen, att fartygstypen var okänd samt att dess ålder och nationalitet inte omedelbart gick att fastställa. Under undersökningens gång påträffades ytterligare lerkärl, av vilka två s.k. bartmannkrus dock gav en antydning om fartygets höga ålder (bild 1). Vid sidan av fynden var det viktigaste resultatet av förundersökningen en preliminär skiss av vraket. Samtidigt kunde man konstatera, att en tillförlitlig rekonstruktion av vraket inte var möjlig, såvida man inte i litteraturen kunde finna en förebild för detsamma.

Denna omständighet beror på vrakets dåliga skick, vilket i sin tur föränsades av dess höga ålder samt av det faktum, att akterpartiet låg i tämligen grunt

vatten, där det utsatts för vågornas mekaniska åverkan. Det är också möjligt, att akterpartiet efter strandningen legat ovan vattenytan, varvid huvuddelen av den eventuella lasten, liksom även delar av fartyget bärgats. Att så kan ha varit fallet framgår av det faktum, att de i vrakfynd så vanliga tunnorna helt saknades. De fynd som påträffades i samband med förundersökningen fanns antingen i vrakets för, som låg på djupt vatten, eller omedelbart utanför densamma. Förlisningen i den livligt trafikerade farleden och i den tätt bebodda skärgården kan inte ha gått oförmärkt förbi. Det stora antalet lerkärl, 19 st, dels funna av upptäckarna, dels i samband med förundersökningen tydde på, att det var fråga om det första i vårt land påträffade vraket av ett fartyg, som varit lastat med vanliga vardagskärl.

På basen av de lerkärl man fann drog man slutsatsen, att fartyget eventuellt hörde hemma i det holländska kulturområdet. Den geologiska analysen av sanden i en i samband med förundersökningen påträffad kopparkittel uteslöt inte möjligheten, att fartyget eller åtminstone dess last, kunde härstamma från nämnda område. Kitteln, som visade sig vara ett uppbevaringskärl för kol, har sannolik under långa tider varit utsatt för vågornas mekaniska slitage. Sanden kan därför icke i någon händelse vara från Finland eller från den svenska kusten norr om Öland. Den härstammar högst sannolikt från den danska Atlantkusten. Därtill är att märka, att samma slags sand använts i fartyget som barlast. Det är ännu för tidigt att på basen av sandanalysen bestämma fartygets avgångshamn, men Östersjöområdet torde dock kunna uteslutas.

Följande konstruktionsdetaljer kunde ännu iakttagas. Klarast framstod mittbalken i den ännu då bevarade galjonskonstruktionen (bild 2). Fartygets ankarspel låg nästan på sin ursprungliga plats lutande över babordssidan. Akterpartiets enda klart definierbara del var akterstäv, som låg på botten som en naturlig förlängning av kölen. På akterstäv fanns spår av roderbeslagen. I mittskeppet låg två bjälkar, vilka antagligen tjänat som stormastens stödkonstruktion i däcksnivå. Till hjälp för en eventuell rekonstruktion av förskeppets däck och framförallt kabyssen fanns ännu på plats några däcksbalkar jämte knän.

De första intrycken av fartyget som helhet var förbryllande. Akterkonstruktionen förde tanken till det holländska s.k. träskoskrovet medan förskeppets vassa linjer och framför allt galjonskonstruktionens och förstävens raka linjer inte passade in i bilden. Det främmande intrycket förstärktes ytterligare av det missvisande perspektivet, som i sin tur föranleddes av vrakets starkt lutande läge. På basen av förundersökningen kunde man inte med säkerhet säga någonting om fartygets ålder, typ eller nationalitet. Man misstänkte dock, att vraket var äldre än 1650-talet och att det kunde förbindas med det holländsk- flamiska kulturområdet. I ingen händelse



Bild 1. Lerkärl från vraket vid Esselholm på fördäcket av sjöhistoriska byråns arbetsbåt "Nils Cleve". Foto Fred Ohert 1977.

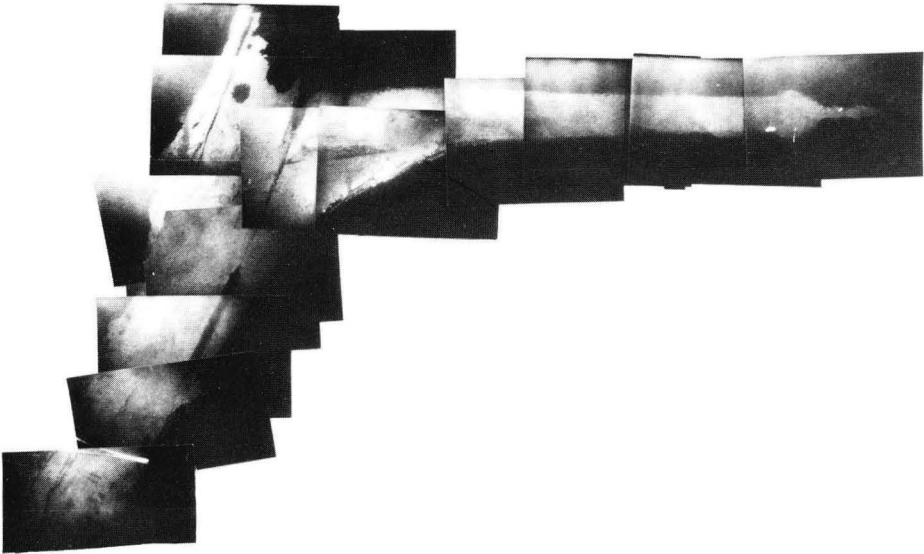


Bild. 2. Galjonskonstruktionen på vraket från Esselholm. Fotomosaik av Fred Ohert 1977.

kunde det vara fråga om ett inhemskt fartyg, emedan det var byggt av ek. Vrakets exceptionella skrovkonstruktion och antalet funna lerkärl gjorde naturligtvis fyndet till ett ovanlig intressant undersökningsobjekt som man beslöt taga upp på byråns forskningsprogram följande sommar.

Undersökningen sommaren 1978

Förundersökningen hade visat att det fanns endast litet slam i vraket. Detta var därtill så svårt skadat, att man inte skulle kunna åstadkomma en tillförlitlig, hela vraket täckande rekonstruktion. Sålunda var det inte heller motiverat att försöka genomföra en omfattande på mätningar baserad dokumentation av hela vraket. Resurserna måste därför inriktas på en noggrann undersökning av det bättre bevarade förskeppet. Det föreföll därför troligt, att ett i detta avseende tillfredsställande resultat kunde nås på två veckor. Därtill var det svårt att hemlighålla vrakets läge, ty det ligger vid en av vårt lands mest trafikerade farleder. Vid planeringen måste man sålunda beakta, att de viktigaste arbetena verkligen slutfördes inom undersökningsperioden. Av denna orsak placerades sugpumpen på stranden varvid man kunde undvika att vädrets makter förhindrade och fördröjde arbetet. Enligt planerna skulle huvuddelen av uppmätningsskildringen utföras av en grupp sportdykare, som omedelbart innan erhållit marinarkologisk skolning. En del av de tidigare skolade dykarna skulle därefter utföra det egentliga grävningsarbetet, varigenom nästan alla grävare på förhand hade en uppfattning om undersökningsobjektet.

Syftet med pumpningsarbetet var dels att befria hela fartyget från slam, så att eventuella lösa föremål i vraket skulle påträffas, dels att frilägga de skeppsbyggnadstekniska detaljer som kunde underlätta en rekonstruktion (bild 3). Den första pumpningsrutan valdes så, att den skulle innefatta kabyssens eventuellt bevarade mellanvägg, varigenom kabyssens storlek skulle kunna mätas. Ett annat kriterium för valet av denna ruta var tanken på att hitta mera lösa föremål som skulle underlätta datering. Från den första rutan flyttade man sig mot fören utan att utmäta ytterligare rutor, ty området var fyllt av virke som låg om vartannat och som försvårade en exakt rutindelning. Huvuddelen av fynden påträffades under och mellan vrakdelarna i samband med pumpningen, medan en del hittades utanför men dock i omedelbar närhet av förskeppet, liksom även framför fören och under stäven. Fynden gjordes alltså i de delar av vraket som var bäst bevarade. Däremot påträffades inte några föremål i vrakets skadade akterparti. Denna omständighet bekräftade den uppfattning man erhållit redan i samband med förundersökningen; vraket har till största del tömts redan efter förlisningen.

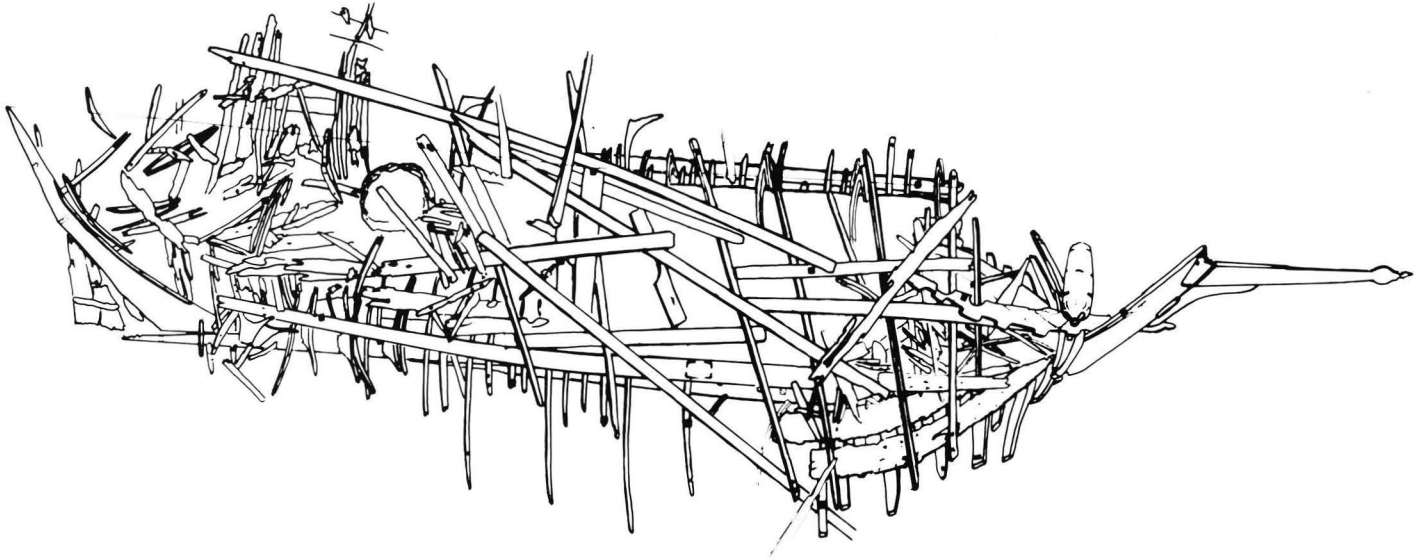


Bild 3. Vraket vid Esselholm. Ritning Harri Alopæus 1979.

Detta antagande vinner ytterligare stöd av det faktum, att man inte vid de fortsatta undersökningarna kunde finna några som helst fragment av tunnor. Fartyget har av allt att döma ursprungligen legat närmare stranden varvid man bortfört alla föremål man fått tag i. Likaså har man förmodligen rivit bort delar av vraket så djupt det varit möjligt, medan det djupare belägna förpartiet med dess föremål bevarats mera intakt. Man kan därför förmoda att de nu funna 30 lerkärnen representerar blott en del av den ursprungliga lasten. Det är naturligtvis teoretiskt sett tänkbart att de funna föremålen trots allt utgör huvuddelen av lasten, ty lasterna har kunnat omfatta mycket små mängder keramik.¹ Huru stor del av lerkärnen som tillhört lasten och huru stor del som varit besättningens kokkärl framgår inte av fynden. Om man jämför mängden funna föremål med antalet lerkärl i tidigare undersökta vrak av ungefär samma storlek och ålder, kan man konstatera att antalet i medeltal ligger kring tio, av vilka något kärl kan tänkas ha varit i annat bruk än för matlagning.² De anförda exemplen är dock inte i alla avseenden kommensurabla ty fartygens typ och funktion varierar, varigenom även besättningens antal är olika stor. Emedan det dock inte kan vara fråga om överhövan stora differenser kan jämförelsematerialet åtminstone anses riktvisande. Den bronsgryta som påträffades i kabyssen torde vara det enda kärl som tillhört besättningens servis. Mynningspartiet av en likadan gryta har tillvaratagits i kabyssen i vraket vid Metskär.

Fartygets ugn och kabyss

I vrakets stävparti hittades vid undersökningens början glaserade kakel samt litet senare en stenhäll, vilka antogs tillhöra fartygets ugn (bild 4). Emedan kabyssen visade sig vara det enda utrymme, som man med något så när rimliga kostnader kunde rekonstruera, var det motiverat att fästa speciell uppmärksamhet vid den. Vid sidan av kaklen och stenhällen fann man även spår av kabyssens mellanväggskonstruktion. Kabyssens maximistorlek uppmättes till 3,10 × 4,60 m. Durkens höjd kunde inte fastställas.

¹ År 1671 lastade Hans Andersson Estil från Koivisto (Björkö) i Barö och Espning i Ingå, vid sidan av annan last, två grytor och 10 kannor i avsikt att segla dem till Reval. (Gunvor Kerkkonen, Österbottningar och karelare i handel på Reval, *Historiellin Arkisto* 70, s. 94)

² "Waterschip" från 1500-talets slut: 12 föremål (Flevobericht 140, Verslag van het onderzoek van een vissersschip op kavel W 10 in Oostelijk Flevoland), "Kabelvraket" vid Hangö från mitten av 1600-talet: 9 föremål ("Kabelvraket", grävningens berättelser för åren 1974—1976 i sjöhistoriska byråns arkiv) och vraket vid Metskär från 1500-talets slut (tillsvidare endast delvis undersökt): 9 föremål ("Metskär", grävningens berättelser från åren 1967 och 1971 i sjöhistoriska byråns arkiv).

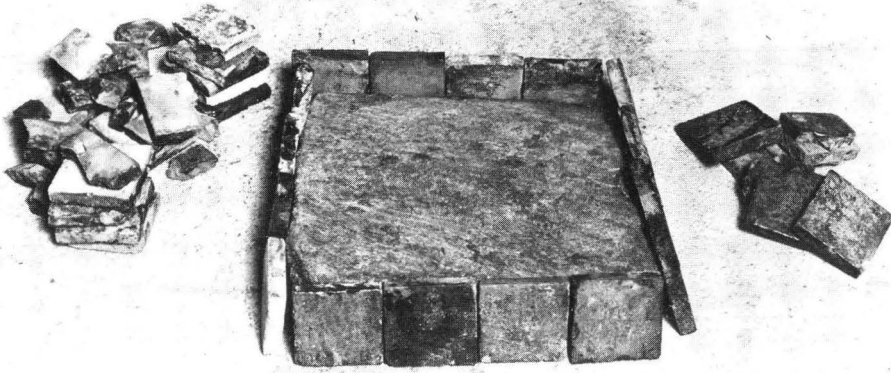


Bild 4. Glaserade kakel och stenhäll av glimmergnejs från ugnen i vraket vid Esselholm.

I vraket hittades kakel av två olika storlekar: A) ca. $12 \times 12 \times 2,5$ cm och B) $11 \times 11 \times 2,5$ cm. Av de förstnämnda tillvaratogs 32 hela kakel samt fragment av 3—4 kakel, av de senare 4 hela kakel. Kaklen är blyglaserade och deras färg växlar från ljusgrått, rödbrunt och grönt till gult. På kaklen och stenhällen fanns inte några spår av murbruk men en del av kaklen var sotiga. Några klara tecken på deformation genom eld kunde inte ses vare sig på kaklen eller hällen. Stenhällen mäter 45×50 cm medan tjockleken varierar mellan 6,5 och 10 cm³. Hällen har alltså förtunnats genom tillhugning i den ena ändan. I den tjockare ändan finns en urgröpt fåra som stött och hållit hällen på plats. Hällens ena ända har antagligen huggits tunnare av den orsaken, att kabysSENS durk stigit brant mot fören varigenom man på detta sätt lättare kunnat placera hällen och hela ugnskonstruktionen i vägrätt läge. Ugnen bör därför ha varit belägen i kabysSENS främre del eller längs någondera utsidan. Huru ugnen sist och slutligen varit konstruerad framgår inte tillräckligt detaljerat.

³ En petrografisk analys av hällen visade, att den består av prekambrisk glimmergnejs. Analys av fil.dr. Valto Veltheim.

Om man som förebild för en rekonstruktion använder ugnen från det holländska fartyget "Waterschip" från slutet av 1500-talet, har en del av kaklen bildat en yta där man hållit öppen eld. Under kaklen finns ett lager sand och underst en stenhäll. Ugnen har placerats i en kistformig konstruktion av bräder. Kaklen från fartyget "Waterschips" kokplatt är starkt eldskadade medan kaklen från vraket vid Esselholm inte deformerats av eld. Från vraket vid Metskär, som daterats till slutet av 1500-talet eller genast till 1600-talets början, har tillvaratagits kakel, som vad storlek och delvis även glasering beträffar, är likadana som kaklen från Esselholm. Inte heller på dessa kakel kan man skönja några skador förorsakade av eld. En förklaring till detta kan vara att kaklen i de två sistnämnda fallen endast täckts av sand, varigenom dessa bevarats bättre. En annan, men mera osannolik förklaring vore, att ugnarnas konstruktion är olika. Omkring fartyget "Waterschip" fann man därtill lösa kakel, som bör ha omgivit eldstaden emedan eld och gnistor i annat fall lätt hade antänt den träram som omgav eldstaden.

Om man antar, att kaklen från Esselholm endast täckt kokyten, finner man att fyndet innehåller för många kakel. Om man täcker stenhällen med kakel behövs det 16 kakel. Fyndet innehöll emellertid 36—39 kakel, varför det blir över 20—30 kakel. Om man ytterligare lägger ut kakel kring hällen finner man att därtill behövs ytterligare 16 kakel, d.v.s. summa 32 kakel. Efter detta återstår likväl ännu 4—7 kakel vilkas uppgift är oklar. Hur kaklen runt elestaden varit fästa har inte heller kunnat klarläggas. En sannolik lösning är, att hällen isolerats med ett lager sand som samtidigt tryckt de omgivande kaklen mot träramen. Huru kaklen än fästs runt eldstaden är det dock säkert, att ugnskonstruktionen i vraket från Esselholm är annorlunda än ugnen i det ungefär lika stora "Kabelvraket" vid Hangö, som daterats till mitten av 1600-talet.⁴ I detta vrakfynd har ugnskaklen fästs genom ett i kaklen borrarhål, kokyten har byggts av tegel och stenhällen saknas. Den närmaste motsvarigheten till ugnen i vraket vid Esselholm torde stå att finna i Metskärsvraket, vars undersökning emellertid inte ännu i avslutad.

Vrakets nationalitet och ålder

Den uppfattning om fartygets ålder man erhållit vid förundersökningarna, d.v.s., att vraket var äldre än 1650-talet förstärktes under undersökningen

⁴ De tegel som tillvaratogs i "Kabelvraket" hade spår av murbruk. Teglen var av två storlekar, av vilka den ena, $8 \times 17 \times 3$ cm, motsvarar storleken av de tegel som hittats i 1600-talsvraket från Pampskata vid Porkala ($7,5 \times 17 \times 3$ cm)

gång. Emedan man ännu inte funnit en tillräckligt jämförbar förebild för fartygstypen är den enda möjligheten att bestämma fartygets ålder och nationalitet att finna motsvarigheter till de tillvaratagna föremålen. Att bestämma vrakets ålder och nationalitet enbart på basen av de funna föremålen försvåras dock av två omständigheter. Föremålen är ofta tidsmässigt ock lokalt anonyma; samma föremålstyper kan med smärre variationer ha tillverkats på olika platser under en lång tidsperiod. Huvuddelen av föremålen är därtill oftast internationell handelsvara. Det är därför särdeles svår, att utan långtgående föremålsanalys, fastställa tillverkningsort och ålder för vanliga lerkärl med ringa dekor. Även om man kan identifiera föremålen uppstår frågan om man kan sammanbinda fartyget med föremålens tillverkningsort, eller om det är fråga om handelsvaror. Att bestämma ett vraks ålder och nationalitet kan därför jämföras med ett detektivarbete det gäller att samla de olika delfaktorerna till en helt. Sådana delfaktorer kan vara fartygets eventuella last, särskilda byggnadstekniska lösning, lösföremål o.s.v.

I fråga om Esselholmsvraket var själva byggnadsmaterialet ek en god utgångspunkt, emedan det för tankarna till utlandet. Likaså tydde sanden som man fann i kolkärlet på, att fartyget uppenbart kom från en utländsk hamn, möjligen från Atlantkusten, ett antagande som även stöds av några av fartygets konstruktionsdetaljer. På basen av ugnens tidigare nämnda bottenhäll kan man nämligen inte med säkerhet utpeka Fennoskandien som fartygets tillverkningsort även om stenarten, glimmergnejs, kunde antyda att så är fallet. Stenarten förekommer nämligen i form av flyttblock även i Centraleuropa. Det är också tänkbart, att hällen kan ha införskaffats under någon tidigare resa till Östersjön. Även det största flertalet av barlaststenarna i det tidigare nämnda fartyget "Waterschip" härstammar från Östersjöområdet och Skandinavien. De flesta av stenarna tillhör nämligen olika gnejs- och granitarter.

När det gäller att bestämma fartygets nationalitet och ålder är alltså det holländsk- flamiska kulturområdet av speciellt intresse. Inom finländskt territorialvatten har tidigare undersökts tre vrak, som kan komma i fråga som jämförelseobjekt. Dessa är "Metskärsvraket" från slutet av 1500-talet, "Pampskatavraket" från början av 1600-talet och "Kabelvraket" från mitten av 1600-talet. De två sistnämnda vraken är med säkerhet av holländsk nationalitet. Om man jämför föremålen från vraket vid Esselholm med fynden från de två ovannämnda vraken av holländsk nationalitet finner man, att föremålsbeståndet är olika. Detta gäller också vissa byggnadstekniska lösningar, framförallt ugnens konstruktion. Däremot finns det stora likheter mellan ugnarna från Esselholmsvraket och vraket vid Metskär. Gemensamt för de två vrakfynden är vidare en speciell typ av små krukor, likadana bronsgrytor, förekomsten av bartmannkrus samt riggens ovala jungfrur. I

bägge fynden lyser vidare kritpiporna med sin frånvaro, vilket nästan alltid ger en antydning om vrakets höga ålder.

Av talrika utländska vrakfynd kommer det ovannämnda fartyget "Waterschip", som 1970 grävdes ut i Zuidersee-området i Holland, och som daterats till 1500-talets slut närmast vraket vid Esselholm. Gemensamma drag är ugnens konstruktion (gäller även Metskär), delvis samma lerkärlsformer (finns också i Metskärsvraket), en nästan identisk tappkran av tenn och ovala jungfrur (också i Metskär).

På basen av de gemensamma dragen i fråga om föremål och ungskonstruktion, föreligger det uppenbara likheter mellan fynden från Esselholm, Metskär och "Waterschip". Sambandet är åtminstone tidsmässigt, ty de daterade jämförelseobjekten (Waterschip och Metskär) tillhör 1500-talets slut eller eventuellt början av 1600-talet. Fartyget "Waterschip" är emellertid inte i alla avseenden användbart som jämförelseobjekt då det egentligen är ett fiskefartyg. Det förefaller emellertid sannolikt, att även vraket vid Esselholm, eller åtminstone de fynd som hittats i detsamma, härstammar från ett holländskt fartyg.

På basen av det ovansagda förefaller det alltså som om vraket vid Esselholm skulle härstamma från en föregångare till de holländska fartyg, som senare på 1600-talet i synnerhet på 1700-talet, bedrev handel på Österjön. Under vilka omständigheter fartyget förlit och hur det gick för besättningen kan inte klarläggas. Fartyget har dock seglat i den urgamla, troligen alltsedan järnåldern kända farled, som omnämns i det kända medeltida danska itinerariet.

Vad vraket från Esselholm beträffar förblir emellertid många frågor fortfarande obesvarade. En del av problemen kan troligen lösas då man blir färdig med undersökningarna av vraket vid Metskär.