

Sjöhästen

- Snau, Brigg eller både och?

TEXT: NIKLAS ERIKSSON

FOTO: ANDERS NÄSMAN



1998 befann sig marinens dykerifartyg Belos i vattnen utanför Oskarshamn för att testa nya system och hade fjärrstyrda undervattensfarkoster i vattnet. Denna typ av undervattensfarkoster, vanligtvis kända under akronymen ROV (Remotely Operated Vehicle) är utrustade med kameror som via en lång kabel levererar bilder till ytan. I dunklet framför bildskärmarna fick nu Belos besättning uppleva någonting ganska märkvärdigt. På den plana botten 103 meter under ytan stod ett äldre tvåmastat segelfartyg, så välbevarat att något liknande aldrig tidigare påträffats i Östersjön. Galjonsfiguren bestod av en snidad häst med fiskstjärt. Det mystiska, oidentifierade fartyget fick följaktligen ganska snart arbetsnamnet "Sjöhästen".

Upptäckten blev mycket uppmärksam i media. Sjöhistoriska museets tecknare Göran Ulrich gjorde en del skisser utifrån videodokumentationen och förfärdigade även en riktigt fin perspektivillustration av vraket. I media liksom i den arkeologiska debatten föll snart vraket i glömska men på internet fortsatte diskussionerna. Bland dem som skrivit lite om Sjöhästen märks till exempel Axel Nelson, som har några texter och tolkande skisser på sin hemsida. Likaså MAS-medlemmen Per Åkesson har en del material kring vraket på sin sida om marinarkologi. Han diskuterar bland annat förutsättningarna för ett långsiktigt bevarande av vraket på platsen och påtalar hot från trålning med mera. Han skrev även en artikel om vraket i MT för några år sedan (Åkeson 2004) där han frågar vad som skall hända med vraket.

BESÖK AV DYKARE

Länge var det ganska tyst om Sjöhästen. Tysanden bröts i och med dykexpeditionen med

fartyget Pagi under ledning av Anders Näsmän, hösten 2008. Denna expedition kommer att presenteras närmare i nästa nummer av MT. Vid dessa dykningar insamlades video- och stillbildsmaterial. En kamera som manövreras av en dykare tar andra bilder än en som är monterad på en undervattensrobot. En dykare rör sig på ett annat sätt och med hjälp av en parkamrat utrustad med en ordentlig lampa så går det att få lite bättre perspektiv på vad man ser. Den största skillnaden mellan filmen från en ROV och dykfilmen är dock bildkvaliteten som är betydligt bättre i dykarnas kamera.

De båda filmmaterialen har dock kompletterats varandra på ett bra sätt. ROV-filmen har

bidragit med information om detaljer och dykarnas film har bidragit med viktig information kring detaljernas inbördes placering och deras proportioner. Filmerna är tillsammans så heltäckande att de har kunnat sammanställas till en preliminär plan- och sidoskiss av vraket. Den här texten är tänkt som en sammanfattning av några intryck som uppstått under detta arbete. Arbetet utfördes från Sjöhistoriska museet.

EN DOKUMENTATION MED RESERVATIONER

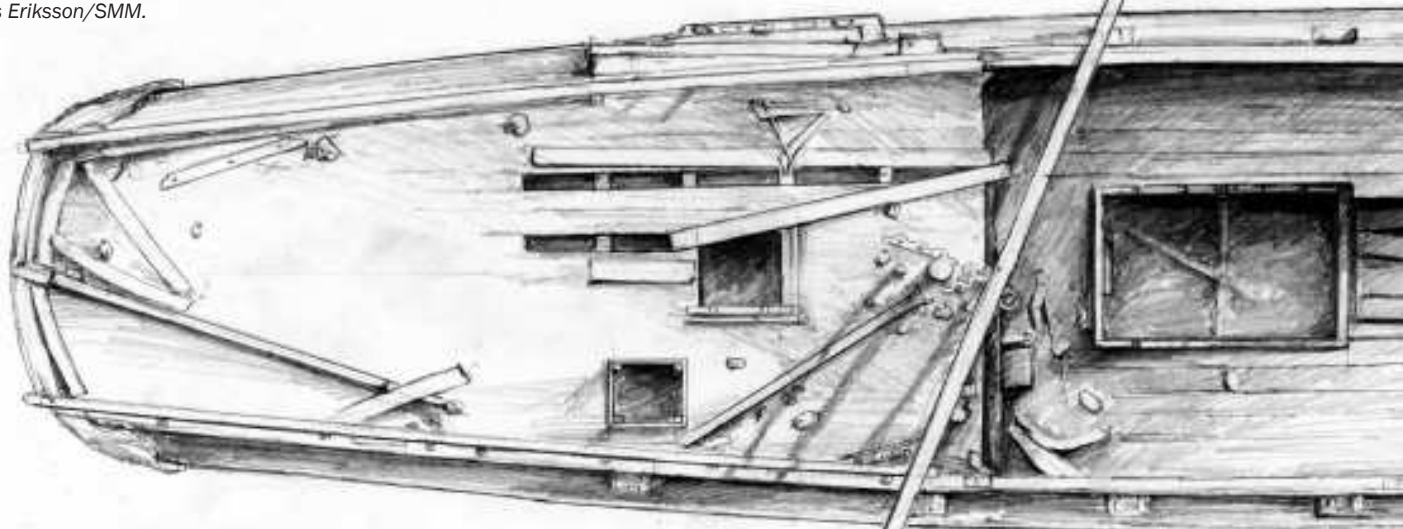
Det stora problemet när man försöker göra översiktsskisser utifrån många närbilder är att komma tillrätta med proportionerna. Längd, ►



Figur 1. Sjöhästenvraket sett i profil. Ritning: Niklas Eriksson/SMM.

► bredd och språng är förhållanden som är svåra att skapa sig en uppfattning om. De måttuppgifter som jag hade tillgång till var från RO-Vens djupmätare, siffror som flimrade i bildens ena hörn och avslöjade att till exempel akterdäcket befann sig nära hundra meter under vattenytan. Skrovets längd- och breddmått har uppskattats utifrån marinens uppgifter insamlade från sidescan sonar och skrovformen

Figur 2. Sjöhästen vraket sett i plan. Ritning: Niklas Eriksson/SMM.



har skissats upp mot bakgrund av intrycket från filmerna. I dagsläget är det omöjligt att uttala sig om formen är korrekt eller inte. Förhoppningsvis kan detta kontrolleras i framtiden med hjälp av kompletterande mätningar.

Avseende detaljer så är dock allting avbildat så noga det har låtit sig göras och med ambitionen att göra så få generaliseringar som möjligt. De block och andra lösa detaljer som har avbildats har följaktligen även iakttagits på video. Skalkstockar är inte utritade eftersom det skulle ge intryck av att skisserna var måttriakta, vilket de alltså inte gör anspråk på att vara. De kan dock tjäna som diskussionsunderlag i väntan på eventuell noggrannare information. Med denna brasklapp går vi vidare till att beskriva vraket.

VRAKET

Sett i plan tycks fartyget ha en ganska spetsig för och den största bredden återfinns strax för om midskepps. Akterut smalnar däckets av och skrovet avslutas med en svagt böjd akterspegel. Skrovet är helt och hållet byggt på kravell och har ett berghult som löper från för till akter. En del av bottenbordläggningen slutar mot häckbalken omedelbart under den numera utfallna akterspegeln, en lösning som blev populär i England under 1600-talet men som kom att anammas av i princip samtliga Europas kravellskeppsbyggande nationer under följande sekel (se t ex Laughton 2001:105ff).

Akterspegeln har fallit bort och dess beståndsdelar vilar på botten akter om skrovet.

Akterspegeln utgör i sammanhanget en ganska klen konstruktion jämfört med skrovet i övrigt. Förutom att ha varit genombruten av flera fönster har den troligtvis varit uppbyggd av påspikade bräder. Av det som återstår hör de lodrätt orienterade stöttor som burit upp akterspegelns beklädnad. De små gallerierna på vardera sidan akterspegeln är lite festliga. På större örlogsfartyg var läringsgallerierna

stora utbyggda strukturer med ornament och spröjsade fönster i avancerade former. Sjöhästens gallerier är solida, av massivt trä, och har aldrig varit genombrutna av fönster men har likafullt tjänat ett dekorativt syfte. Gissningsvis hade de ursprungligen påmålade så kallade blindfönster som på lite håll givit ett intryck motsvarande de stora skeppen.

Den kanske mest påfallande dekorativa detaljen på fartyget är dock kanske galjonsfiguren, den skulpterade hästen vars hovar är ersatta



med knotiga fingrar eller klor och vars bakben är ersatta med en fiskstjört. Sådana varelser benämns "sjöhäst" eller "hippokamp" och är fabeldjur bland annat i grekisk mytologi. Den fjälliga fiskstjärten har fortsatt på ömse sidor skrovet och har ramat in klyshålet och avslutats med en fena under vardera kranbalk. Själva skulpturen ter sig vid första anblick ganska imponerande men vid jämförelse med andra samtida fartyg, även de lite mindre i Sjöhästens storlek, så ter sig arrangemanget förhållandevis blygsamt. Hästen är tjusig men någon galjon med utbyggd korg har det här fartyget aldrig haft. På styrbordssidan, vilket olyckligtvis är den i figur 1 avbildade sidan av fartyget, har galjonsfigurens fiskstjärtsdekor liksom de förliga röstbrädorna ramlat av.

Över berghultet löper fyra bordgångar och däröver är det så kallade råhultet, med en hyvlad profil. Midskepps, precis ovan berghultet, mynnar fem spygatter, genom vilka vatten från översköljande vågor och regn lämnat fartyget. Deras placering ger en fingervisning om däckets förhållande till kanonportarna. ►

Figur 3. Stormastens märs, notera den tunnare snaumasten som sticker upp genom märsen, hitom undermasten. Foto: Anders Palm.

► DÄCK

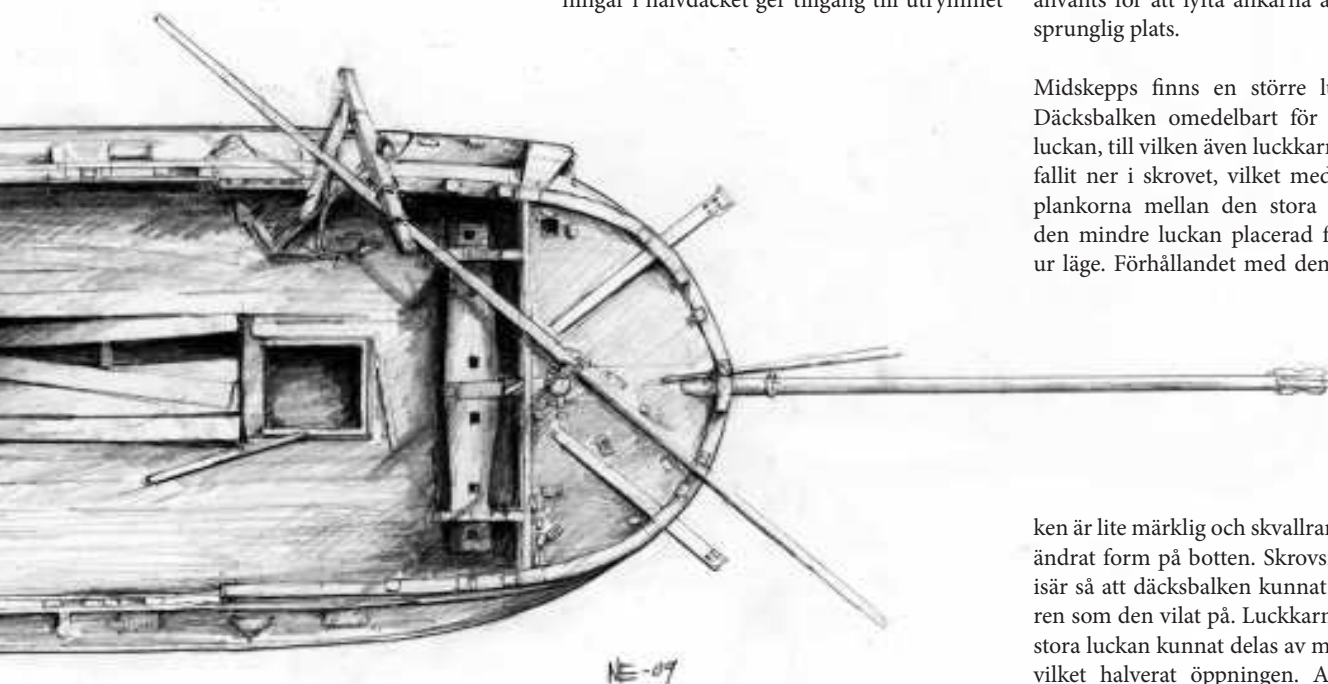
Skrovet är försett med halvdäck i aktern och backdäck föröver. Halvdäcket löper från akterstäv och avslutas strax för om stormasten. Sett från sidan framgår det att däcksnivåerna

nom däck. Rodret är förbundet med en lång rorkult och fartyget har inte haft rattstyrning.

Av tillgänglig information från filmen att döma är utrymmet under halvdäck avdelat med åtminstone ett tvärskeppsskott. Två öppningar i halvdäcket ger tillgång till utrymmet

Fartygets kabyss återfinns under backdäck, ett förhållande som kan iakttas på många mindre örlogsfartyg från 1700-talet. Ett fyrkantigt hål i däck, med förskjutning mot babordssidan, har varit avsett för en rökgång och avslöjar härdens placering. Kranbalkarna, som använts för att lyfta ankarna återfinns på ursprunglig plats.

Midskepps finns en större lucka i däck. Däcksbalken omedelbart för om stora lastluckan, till vilken även luckkarmen är fäst, har fallit ner i skrovet, vilket medfört att däcksplankorna mellan den stora lastluckan och den mindre luckan placerad föröver rubbats ur läge. Förhållandet med den nedfallna bal-



löper i det närmaste horisontellt och tar således inte hänsyn till bordläggningens språng. Över halvdäcket löper ett räcke, vilket tycks vara byggt med en konsekvent höjd i förhållande till däckets snarare än att följa språnget (se figur 1).

Åtminstone två människor omkom vid förlisningen och de återfinns på akterdäck utmed babordssidan, delvis inbäddade i sediment (se figur 4). Förutom kranier är armar och även en sko synliga. Varför de blev kvar på fartyget kan man endast spekulera i. Kanske var de "surade till rors" när fartyget sjönk? Akterspegeln har skjutit ut lite och rodret kommer upp ge-

under halvdäck. Den ena öppningen inramas av stående stöttor vilka bildat en nedgångskapp. Den andra öppningen har nog snarare varit täckt med en lucka. Genom öppningarna kan man se ner under däck och här har kistor, tunnor och rester av möblemang iakttagits. Utrymmet under halvdäck delas av ett skott mellan de båda öppningarna i däck, men troligen har utrymmet varit ytterligare avdelat.

BACKDÄCK

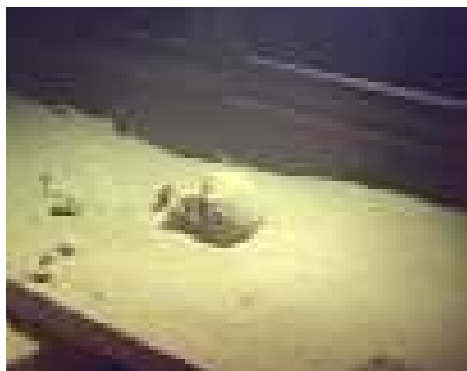
Hur utrymmet under backdäcket i fören varit disponerat är svårt att säga något om eftersom det är svårt att kika in. Eventuellt har man haft tillträde till utrymmet via den mindre luckan akter om bråspelet men sagda lucka kan lika gärna leda ner i det så kallade kabelrummet.

ken är lite märklig och skvallrar om att skrovet ändrat form på botten. Skrovsidorna har gått isär så att däcksbalken kunnat halka av vägar som den vilat på. Luckkarmen avslöjar att stora luckan kunnat delas av med en tvärbalk, vilket halverat öppningen. Akter om stora luckan, precis för om stormasten återfinns länselpumpen (se figur 5).

KANONPORTAR

Det kanske mest iögonfallande när man tittar på Sjöhästen från sidan är kanonportarna, sex stycken på varje sida (se figur 6). Fyra av dessa är ute på väderdäck och en är placerad i höjd med stormasten. Den aktersta porten är placerad lite högre än de övriga, troligtvis som en följd av att durken under halvdäcket ligger lite högre än väderdäcket. Sjöhästen hade kunnat bestyckas med 12 kanoner i lavett och kanske några mickhakar, det vill säga mindre kanoner som i stället för lavett på hjul var förankrade i en gaffel, ungefär som en årtull.

Det blygsamma lastrummet under däck, det stora utrymmet för besättning under halv-



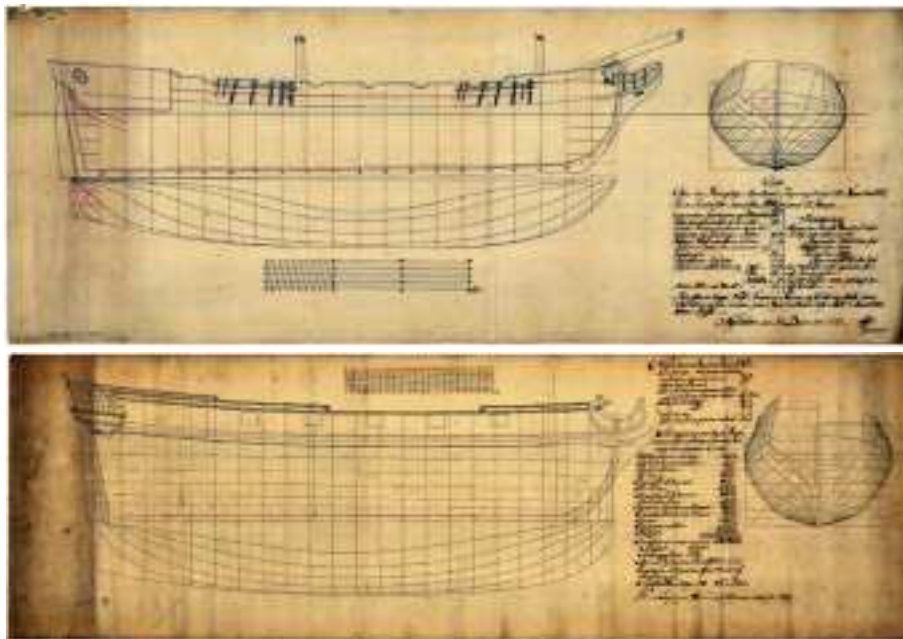
Figur 4. Ett mänskligt kranium vittnar om skeppsbrottets dramatik. Foto: Anders Palm.



Figur 5. En av länselpumparna. Akterom ses skottet som avgränsar utrymmet under halvdäck. Foto: Anders Palm.



Figur 6. Kanonluckorna gapar tomma på väderdäck. Foto: Anders Palm.



Figur 7. "Copie Efter den konelige Aprobereade Te-igning under 30te November 1772. Til en Snau som kandd före 3 Pundige Canoner 12 stycker. Konstruktör:Gerner" Fartyget är av ungefär samma storlek som "Sjöhästen". På den tackelritning som också finns på Orlogsmuseets hemsida framgår att fartyget varit riggat som brigg med snaumast. Källa: Orlogsmuseet, Danmark.

Figur 8. "Atritz paa em Bregantin Förende 10 Canoner Füre oundiger, hvis Lengde fra Spunding til Spunding inden Stevnene er 74 Fod. Håndverksmester/B ygmester: A. Turesen 1738". På samma ritning som denna "Bregantin" finns en tackelritning, vilken jag tolkat som att den tillhör linjeritningen. Tackelritningen avbildar en brigg med snaumast. Källa: Orlogsmuseet, Danmark.

► däck och det stora antalet kanonportar skvallrar om att Sjöhästen är ett örlogsfartyg. Att resonera kring benämningar på fartygstyper under olika perioder är snårigt. Ibland är det fråga om olika benämningar på olika språk och ibland har det helt enkelt att göra med om man med benämningen avser rigg, skrov eller användningsområde.

RIGG

En fartygsmast består av tre huvudsakliga delar. Undermasten är den understa delen av masten. Omedelbart ovanför denna tar den så kallade *märsstången* vid. Emellan undermasten och märsstången sitter *märsen*, det vill säga den lilla plattformen uppe i masten. I övre änden av märsstången är *bramstången* infäst. På Sjöhästens båda master är såväl undermaster, märsar och märsstång bevarade. I övre ändarna på märsstångerna sitter de eselhuvuden till vilka bramstångerna varit fästa. Bogsprötet sitter i ursprungligt läge och har ursprungligen kunnat riggas ut med en klyvarbom.

Tågverket har ruttnat bort varför samtliga rår och andra detaljer som varit fästa med rep har fallit ner i anslutning till deras ursprungliga platser. Deras läge skvallrar om att hon fört räsägel på båda masterna, dvs att hon varit en fullriggare. En tvåmastad fullriggare kallas vanligtvis för *brigg*. Omedelbart akter om stormastens undermast står ett timmer som är något tunnare än undermasten. Det är en så kallad *snaumast* och är orsaken till att man ibland kallar fartyg med den här typen av riggar för *snau-brigg*. Fartyg riggade som snau-briggar var vanliga under 1700- och början av 1800-talet, både inom örlogs- och handelsflottan. Ett känt exempel på ett handelsfartyg med sådan rigg är Vrouw Maria (se t ex Leino 2003). Men om snaubrigg bara är en beteckning på riggen, vad ska vi då kalla skrovet?

BRIGG

Under 1700-talet börjar de olika nordeuropeiska flottorna att bygga en slags miniatyrfregatter. Små, snabba och förhållandevis kraftigt bestyckade fartyg. Den brittiska flottan använder ibland beteckningen *sloop* på mindre örlogsfartyg vilka ibland är riggade som briggar (med eller utan snaumast skall tilläggas). Den franska flottan, som ju av och till låg i krig med den engelska, byggde liknande fartyg vilka löd under beteckningen *corvette*. I Danmark benämns dessa fartyg ibland snau, *bregantin* eller *brigg*. Oavsett vilket så rör det sig om mindre örlogsfartyg bestyckade med 10-14 kanoner å 3-4 pund (se figurerna 7 och 8).

Oberoende av vad de kallades och vilken nations flotta de ingick i så var användningsområdet detsamma som för de riktiga fregatterna. Eskort, patrullering, attack samt beskydd av handelsfartyg hörde till dessa små ettriga

krigsfartygs uppgifter (Hough 1969:158ff, även Landström 1961:176ff).

Vilken flagga som satt i toppen på den lilla briggens mast vet vi inte eftersom detaljer som kan röja fartygets nationalitet inte har påträffats. Att det dessutom är svårt att säga något definitivt om Sjöhästens ålder gör situationen ännu mer frustrerande. Förmodligen kan hon dateras till 1700-talets senare hälft, men hon kan även vara yngre. Och kan någon begripa vart kanonerna har tagit vägen? ■

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

- Gardiner, R (red.) 1992 *The Line of Battle, Conways history of the ship*, London
- Hough R. 1969. *Fighting Ships*, London
- Landström, B. 1961. *Skeppet: En översikt av skeppets historia från den primitiva flottan till den atomdrivna ubåten med rekonstruktioner i ord och bild*, Forum
- Laughton, C. L. 2001. (1925) *Old Ship Figure-heads and Sterns*, Mineola
- Leino, M. 2003. *Introduction of the Wreck of Vrouw Maria*, MOSS newsletter, nr 1.
- Åkesson, P. 2004. Den mystiska snaubriggen, *Marinarkeologisk tidskrift*, nr 1/2004.

INTERNET

- www.orlogsbasen.dk
- Et samarbejde mellem Rigsarkivet, Orlogsmuseet og Marinens bibliotek
- www.axelnelson.com
- Fartygens historia
- www.abc.se/~pa/mark/
- Per Åkessons marinarkeologisida

