

# Bockholmenvraket

## – en allmogeskuta från 1700-talet

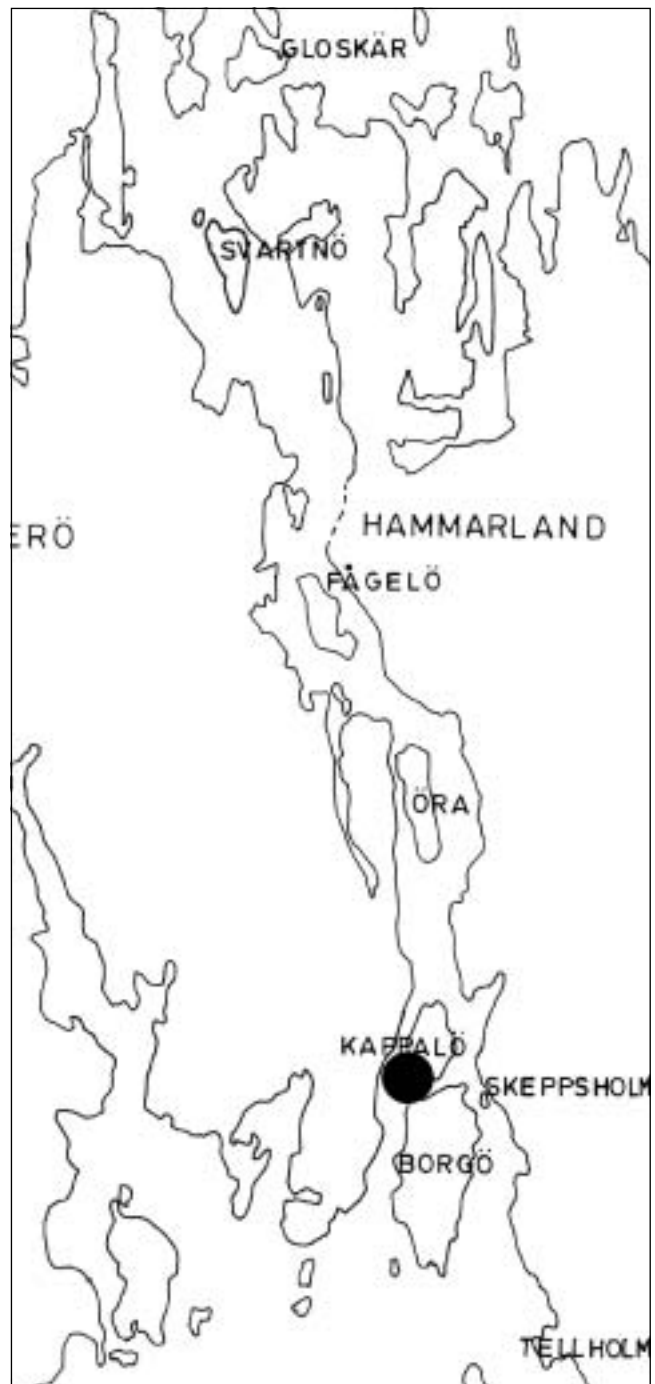
Av Marcus Lindholm

År 1996 planerade Stiftelsen Sjökvarteret i Mariehamn att rekonstruera en åländsk skuta som nytt projekt efter det att segelsumpen Jehu var sjösatt och tagen i bruk. Som utgångspunkt för sitt rekonstruktionsförslag valde man i af Chapmans *Architectura Navalis Mercatoria* en ritning som skulle föreställa en finländsk vedskuta. Rekonstruktionsförslaget har också fått en hel del kritik eftersom man okritiskt utgått från af Chapmans ritning och inte ens försökt kontrollera kända 1700-talsvrak i fält. Detta byggnadsprojekt är för tillfället vilande, främst av ekonomiska skäl, efter att "Ålandsskutan" sommaren 1997 kölsträckts vid Lindenvarvet i Mariehamn.

Ett icke tidsbundet maritimhistoriskt projekt med namnet "Skutan i åländskt 1700-tal" initierades våren 2000 av Stiftelsen Sjökvarteret för att samordna forskningen runt allmogens skutor och fartyg. I projektet ingår Stiftelsen Sjökvarteret, Ålands sjöfartsmuseum samt Ålands landskapsstyrelses museibyrå som likvärdiga deltagare i denna maritimhistoriska/-arkeologiska grundforskning.

Bockholmenvraket (M1 Ec 401.3) valdes som undersökningsobjekt för en skeppsteknologisk totalundersökning i anslutning till projektet och som en fortsättning på 1999 års marinarknologiska undersökning. Vraket är också rent praktiskt mycket lämpligt som första undersökningsobjekt eftersom det ligger mycket skyddat intill land och dessutom på förhållandevis grunt vatten (figur 1). Vattendjupet vid vraket varierar från omkring fyra meter vid aktern till 0,8 meter vid fören. Fartygets byggnadsår är preliminärt fastställt med dendrokronologisk datering till cirka 1788–1790 och förlisningsåret kan antas vara 1808 eller 1809.

I detta sammanhang kan det konstateras att vad man känner till om dessa fartyg och skutor helt bygger på ett antal teckningar, målningar och etsningar av Sevenbom, Martin med flera stockholmskonstnärer (figur 2). Hur skutorna var konstruerade vet man mycket lite om, möj-



Figur 1. Karta över Marsundsområdet, västra Åland, med vrakplatsen markerad. Skala 1:10 000.

Illustration: Ålands landskapsstyrelse, Museibyran

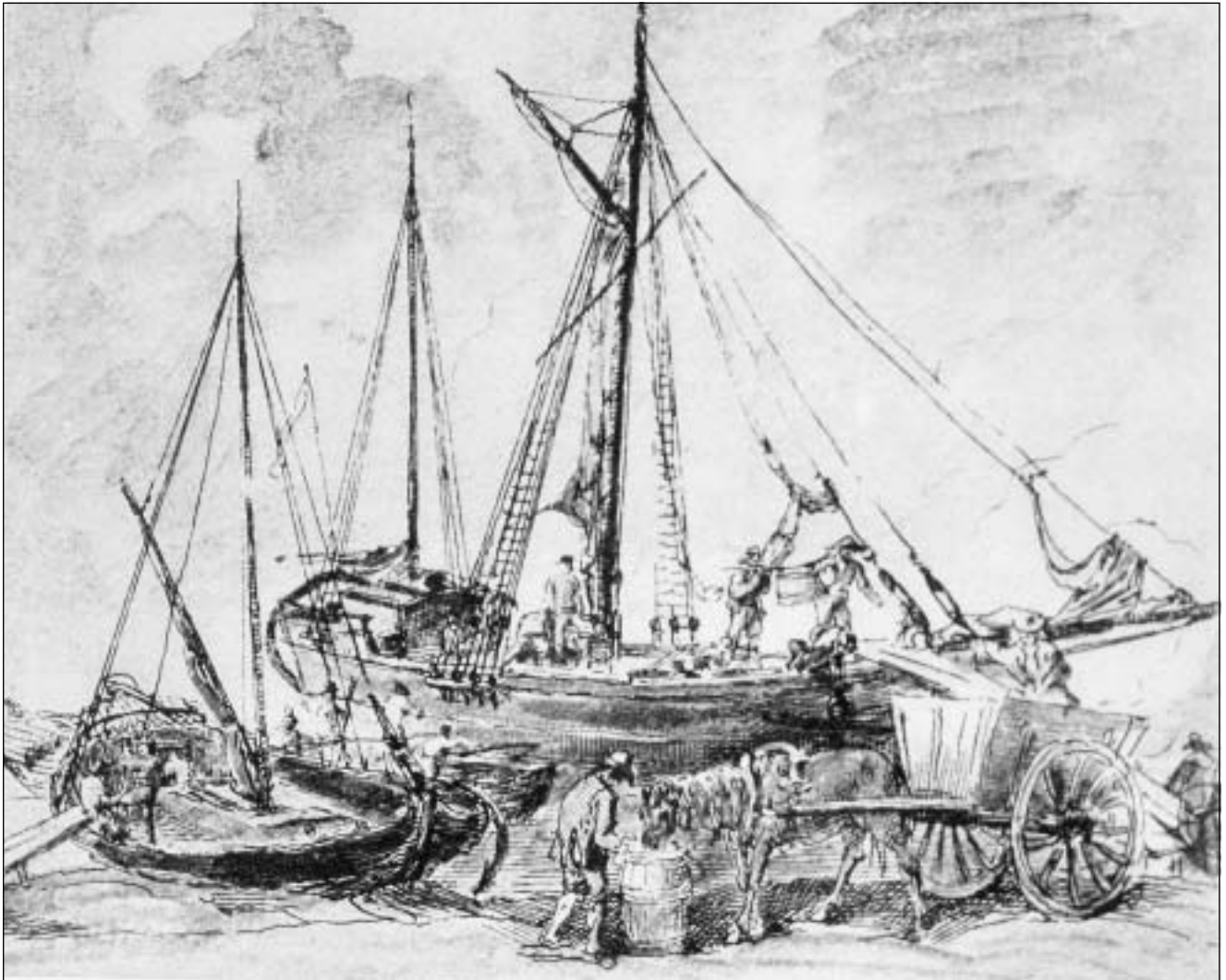


Illustration: Nordiska Museet

Figur 2. Lossning av kalkfartyg vid Skeppsbron 1786. Teckning av Elias Martin.

ligtvis med undantag för det faktum att de var odäckade och byggda i klinkteknik. Antalet skutor var enligt kronofogderapporterna stort – genomgående cirka 100 enheter – under åtminstone det sista kvartsseket av 1700-talet. I dessa kronofogderapporter listas ägarna, hemorten, lästetalet samt ibland också masternas antal.

Ålands landskapsstyrelsens museibyrå har under ett antal år karterat och i viss mån dokumenterat strandvrak längs de åländska stränderna, och när projektet startades valdes ett tiotal vrak ut som möjliga undersökningsobjekt. Bockholmenvraket påträffades/inrapporterades 1985 och den 9 augusti 1986 utförde Harry Alopæus med hjälp av dykare från Dykarklubben Nautilus en fältdokumentation för museibyråns räkning. Denna korta fältundersökning resulterade i ett antal skisser av fartyget samt en viss fotodokumentation.

### Undersökningarna 1999–2001

I augusti 1999 inleddes fältundersökningen av Bockholmenvraket av en grupp frivilliga dykare under ledning

av Harry Alopæus. Undersökningsperioden omfattade tio dagar och efter denna första utgrävningssäsong beslöts att vraket skall totalundersökas. Undersökningen är trots det ringa vattendjupet mycket tidskrävande och beräknas vara slutförd 2003. På grund av små ekonomiska resurser är fältarbetsperioden begränsad till omkring 10–12 fältarbetsdagar per sommar. Vrakets slamsugs och mäts upp samt både foto- och videodokumenteras. Dokumentationsarbetet har koncentrerats till vissa speciella områden såsom akterspegeln, kajutan samt runt stävkonstruktionen.

Vrakets ligger intill stranden vid en brant bergskant och är orienterat i NO–SV riktning med aktern i NO (figur 3). Enligt markägaren skall vraket ha varit synligt ovan vattenytan ännu för cirka 30 år sedan. Vrakets akter som ligger på cirka fyra meters djup, har en mycket djup och markerad kölbrunn (figur 4). Akterspegelns byggnadselement har fallit ner akter om vraket och ligger i dag koncentrerade alldeles intill vraket. I akterskeppet finns också på babordsidan resterna av skutans spis, byggd av tegel. Babords sida är svårt skadad av is och sjögång, medan styrbords-



Figur 3. Vraket vid stranden. Foto mot sydost.

sidan till stora delar är bevarad upp till relingen. Styrbords-sidan har dock knäckts ungefär vid slaget och ligger ned-fallen på botten.

Stäven saknas helt men stävknäet är bevarat, vilket ger stävvinkeln på fartygets undervattensdel. Stävkons-truktionen på undervattensskrovet är intressant och på-minner mycket om roslagsskutans, eftersom den är mycket utfallande med en stävvinkel på 34 grader. Mot-svarande stävvinkel har också observerats på ett vrak vid Bengtsår nära Hangö.

Vraket är idag omkring 24 meter långt och fartygets totala längd kan antas ha varit omkring 25 meter. Bredden på fartyget har varit cirka 8,5 meter. Byggnadstekniken är i huvudsak klink men de fyra översta borden är på kravell och byggnadsmaterialet är furu (figur 5). Konstru-ktionen är förhållandevis lätt med tunna, breda bord och ganska gles spantning. Borden är fästa till spanten med dymlingar och till varandra med spikar.

Akterspegeln, som till cirka 50 procent har bärgats och uppmäts för att möjliggöra en 1:1-rekonstruktion, har haft två fönster och är byggd med dubbel bordläggning och isolering av tjärdränkta sihår. Avsikten med att bärga och på land dokumentera akterspegeln är att då Ålands sjöfartsmuseum får sin tillbyggnad sammanfoga och ställa ut originalakterspegeln.

Fartyget har haft en cirka 4–5 meter lång kajuta akterut med en av tegel murad spis belägen på babords sida. Kajutan har slamsugits men arbetet med att dokumentera det förliga skottet återstår. Det förefaller som om kajutan har haft ståhöjd eftersom två stycken stöttor har påträffats.

Inga spår av masthål eller dyligt har påträffats, men delar av kölsvinet förefaller att ha försvunnit efter förlis-ningen och det kan tänkas att man vid en eventuell om-riggning av skutan använt påspikade mastfiskar som an-tingen försvunnit eller tillvaratagits då skutan slopades.

## Skuta – galeas – jakt

Bockholmenvraket representerar en något annorlunda typ av fartyg än de övriga undersökta vraken på Åland. Sammanlagt har dock endast tio vrak blivit föremål för dokumentation, varför några säkra slutsatser om de åländska allmogefartygens skrovkonstruktion inte kan dras.

Tidigare har det antagits att de åländska allmoge-fartygen (och för övrigt också de åboländska och västny-ländska) under 1700-talet var konstruktionsmässigt lätta, med tunna breda bord och glesa, klena spant. De har också varit flatbottnade och i avsaknad av markerad köl.

Vad gäller riggingen har dessa fartyg varit en-, två- eller tremastade råsegelriggade skutor. Terminologin i de bevarade källorna är dock mycket skiftande, särskilt efter år 1800 då nya benämningar börjar komma in i förteck-ningarna över lantmannafarkoster. En skuta som under de sista åren av 1700-talet kallas skuta kan år 1800 be-nämnas galeas, för att ytterligare något år senare åter benämnas skuta. Jag har därför antagit att skrovkonstruk-tionerna har varit desamma (åtminstone på Åland), sannolikt från slutet av 1600-talet till första hälften av 1800-talet. Omkring 1850 förändras också de mindre fartygen märkbart till skrovkonstruktionen, för att med



Figur 4. Bockholmenvrakets kölbrunn. Foto från akterstäven. Bottenstockarna är i sina ursprungliga lägen.



Figur 5. Fartyget är i huvudsak byggt på klink, men de fyra översta borden är lagda i kravellteknik.

kravellteknikens införande i slutet på 1800-talet helt förändras. Terminologin för de olika fartygstyperna förefaller att bygga på riggtyper och inte på skrovform eller användningsområden.

## Bockholmenvraket

Vraket vid Bockholmen utgör det första vrak av ett allmogefartyg som undersökts arkeologiskt på Åland. Över huvud taget är totalundersökningar av 1700- och tidiga 1800-talsvrak sällsynta. Avsikten med denna totalundersökning är att få ett begrepp om byggnadsteknik och utseende för 1700-talets allmogefartyg (eller *lantmannafarkoster* enligt samtida terminologi).

Vid utgrävningen av området utanför aktern på vraket påträffades en oxhyvel av trä. På denna finns två bomärken samt också två uppsättningar initialer inskurna. Bomärkena har tack vare initialerna identifierats av Göran Dahl som tillhöriga bönderna på hemmanet Kungsö nr 1 i Jomala socken, Karl Eriksson, död 1809, sannolikt i Stockholm, samt Matts Mattsson, måg till föregående och död 1840 i Jomala, Kungsö.

Fynd av järnmalm vid kölsvinet tyder på att skutan trots sin kläna och lätta konstruktion har transporterat också tunga laster. Järnmalmen, som tyvärr inte är ana-

lyserad, härstammar sannolikt från Bergslagen och har fraktats till något av järnbruken i sydvästra Finland. I övrigt tyder bark och spånor på att skutans huvudsakliga laster bestod av ved till Stockholm.

## Galeasen Kurre?

Det finns tecken som tyder på att Bockholmenvraket skulle kunna vara galeasen Kurre av Jomala. Bomärket samt initialerna på den oxhyvel som påträffades bland delarna till akter- spegeln i augusti 2000 har tillhört bonden på hemmanet Kungsö nr 1 i Jomala socken, Karl Eriksson och hans måg och efterträdare på hemmanet Matts Mattsson. Bonden Karl Eriksson finns i kronofogderegistren upptagen som ägare till tre fjärdedelar av galeasen Kurre. Karl Eriksson omnämns som död 1809 vilket skulle kunna tyda på att han flytt till Sverige undan den annalkande ryska armén.

Det är möjligt att galeasen Kurre kan ha rekvirerats av kronan 1808 för att transportera militära förråd till den svenska arméns huvudförråd på Åland. Huvudförrådet låg i Frebbenby, några kilometer norr om Bockholmen. Då ägarna flytt till Sverige saknade galeasen tillsyn där den låg upplagd och den kan således ha sjunkit under vintern. Det finns också uppgifter om att den retirerande svenska armén under von Döbeln vintern 1808 sänkte ett antal förrådsfartyg i Marsund för att de inte skulle falla i ryssarnas händer. Vid återkomsten 1810 har man konstaterat att fartyget sjunkit och inte var värt att sätta i stånd, varför allt av värde som rigg och lösa konstruktionsdetaljer tillvaratagits. Oxhyveln fanns då i kajutan akterut som låg djupare under vattenytan och blev därför kvar ombord.

Bockholmenvraket har gett oss en mängd ny kunskap men också genererat lika många nya frågor som vi hoppas kunna lösa vid de fortsatta undersökningarna på detta och andra vrak.

*Marcus Lindholm arbetar som arkeolog vid Ålands landskapsstyrelsens museibyrå*

## Referenser

### Otryckta

[www.arkeologi.aland.fi/marinarkeologi](http://www.arkeologi.aland.fi/marinarkeologi)

### Litteratur

Alopæus, H. 1990. Inventering av åländska vrak. *Sjöhistorisk Årsskrift för Åland 1988–89*. Mariehamn.

Lindholm, M. *Bockholmenvraket. Undersökningarna 1998 och 1999*. Rapport i Ålands sjöfartsmuseums arkiv. Mariehamn.