



Ett oskrivet kapitel i skeppet *Vasas* historia

Carl Olof Cederlund

Denna artikel vill lyfta fram och belysa en örlogshistorisk tradition som författaren ser som det ursprungliga motivet för intresset i modern tid för *Vasa* och andra vrak av örlogsfartyg från det vi kallar den svenska stormaktstiden. Artikeln vill också visa på sambandet mellan denna tradition och tidigare inte kända bärgningsförsök på *Vasa*. Det kapitel i 1600-talsskeppet *Vasas* historia som är minst känt och minst utforskat är också det längsta, det som handlar om skeppets tid på bottnen av Stockholms ström. Här finns möjlighet att leverera ett förslag till ny, alternativ tolkning av denna "förhistoria" för skeppet, närmare bestämt den under perioden mellan 1840-talet och 1950-talet. Det är fråga om en preliminär redovisning av ett stort och ännu till stora delar utforskat ämnesområde.

Den nämnda perioden visar sig – i motsats till vad den allmänt spridda historiebilden kring *Vasa* uppger – rymma flera (tidigare obetydligt eller inte alls kända) lokaliseringar, identifieringar av och verksamheter på *Vasa*. Hittills har uppgifter om minst fem sådana verksamheter eller projekt samlats in sedan tidigt 1840-tal. Den som inleddes år 1956, och som ledde till skeppets bärgning,

Carl Olof Cederlund (fil.dr) är arkeolog och har bl.a. jobbat i ledande befattningar vid Sjöhistoriska museet. Han var tidigare professor i marinarkologi vid Södertörns Högskola och har en omfattande publicering bakom sig i både vetenskapliga och populärvetenskapliga skrifter.

är således det sjätte hittills kända bärgningsprojektet på vraket i modern tid. De flesta av dem som bedrev denna verksamhet kan knytas till den nämnda örlogshistoriska traditionen. Artikeln vill peka på möjligheter till fortsatt forskning i detta ämne. Författaren vill även efterlysa sådant historiskt material som belyser ämnet och som kan finnas i första hand i privat ägo, men även i offentliga arkiv och motsvarande, och som inte ännu kommit till forskningens kännedom. *Vasa*-projektet var ett av de största kulturprojekten i landet under 1900-talet och är fortfarande det. Det är därför angeläget att skeppets historia i dess olika faser får en så fullständig och så differentierad uttolkning som möjligt.

En flerhundraårig, örlogshistorisk tradition

Det går att följa en örlogshistorisk tradition på ideologisk grund i Sverige från 1700-talets första hälft till nutid. I denna tradition är det återuppståndna örlogsskeppet *Vasa* från 1620-talet och Vasamuseet i Stockholm (där det visas sedan 1990) de tydligaste uttrycken i vår tid. Traditionen omfattade ursprungligen berättelser i olika sjökrigshistoriska, och även allmänhistoriska arbeten, om stora och berömda svenska örlogsskepps öden och roller i landets historia. Fokus har riktats mot dramatiska händelser som sådana skepp varit delaktiga i. Historierna var ofta förknippade med tillfällena då sjöofficerare visat hjältemod och dådkraft i samband med krigshandlingar. Dessa sjöhjältar framstår som denna traditions centrala gestalter. I de bevarade beskrivningarna i framförallt sjökrigshistorisk litteratur är de också kungens hjältar. Kungen är den tredje storheten i trojkan skeppet, sjöhjälten och kungen i detta sammanhang. Dessa storheter samverkar på olika sätt för att skapa de avsedda motiven i denna historieskrivning.

De skriftliga berättelserna har säkert haft en motsvarighet i muntlig tradition, inom flottans personal inte minst. I grunden är det fråga om en didaktisk tradition och litteratur syftande till att stimulera intresset för flottans historia och för dess betydelse. De publicerade arbetena var riktade både till flottans personal och till den intresserade allmänheten.¹ I denna sjökrigshistoriska litteratur beskrivs, bland många andra, händelser förknippade med örlogsfartyg, *Vasa* och dess förlisning. Det var ju en om inte ärorik så i alla fall mycket dra-

matisk händelse i flottans historia, då ett av dess största fartyg förliste på sin jungfrufärd. Sjökrigshistorikerna skildrar, i flera arbeten genom tiden, skeppets undergång och omständigheterna kring denna. Däremot lämnar de få och otydliga uppgifter om var på Stockholms ström *Vasa* förliste. Man hade ju bara tillgång till de vaga uppgifter om fartygets förlisningsplats, som lämnats i dokument, vilka tillkom direkt efter förlisningen, och som bevarats som arkivhandlingar.

När dykning med dräkt infördes i Sverige omkring 1840 ökade möjligheterna att utforska undervattensvärlden.² Bara några få år därefter inleddes lodning efter, och uppenbarligen även dykning på, *Vasas* vrak. Att man inledde sökandet efter *Vasa* så snart de dykartekniska förutsättningarna förelåg är ett intressant förhållande. Det fanns alltså personer som hyste ett aktivt intresse för att finna skeppet. Dessa personer omsatte sålunda detta intresse i handling så snart de dykartekniska möjligheterna gjorde det möjligt.

Från denna tid förändrades också intresset för skeppet *Vasa*. Det litterära, sjökrigshistoriska intresset löpte hädanefter parallellt med ett intresse för dykning och bärgning på vraket på botten av Stockholms ström. Genom tiden blev det föremål för det ena bärgningsprojektet efter det andra. Detta var dock inte en bärgarverksamhet koncentrerad enbart till *Vasas* vrak. Tvärtom bedrevs sådana dykningar och bärgningar på flera vrak av stora örlogsskepp, framförallt från 1600-talet i Stockholms skärgård, i Kalmarsund och vid örlogsbasen i Karlskrona. Verksamheten bedrevs av både flottans dykare och privata bärgningsbolag.³

Det fanns flera motiv för denna bärgningsverksamhet. Ett sådant var ett aktivt intresse för de stora fartygens historiska betydelse. Detta tillfredsstälde man genom att söka efter och bärga delar av fartygen samt fynd i dem. Flottans dykare hade ett särskilt syfte med sådan dykning, nämligen att kunna utföra dykarövningar på vraken, som var mycket lämpliga övningsplatser. Både dessa dykare och olika bärgningsbolag hade därtill ekonomiska intressen i dykningarna. Man sökte i vraken bl.a. efter sådant som kunde vara värt att sälja. De mest eftertraktade fynden var bronskanoner, därtill även skeppstimmer, så kallad "svartek". Man tog upp stora mängder av gammalt ektimmer från vraken, vilket genom en kemisk process under vatten svartnat. Svartek var eftertraktat för tillverkning av möbler och souvenirer redan under 1800-talets senare del och kunde säljas för att användas vid tillverkning. Detta intresse har levt kvar

in på 1900-talets senare del. En flora av souvenirer av svartek, liksom inredningar som paneler och motsvarande, har även i sen tid tillverkats och sålts. Motiveringen har ofta varit att man vill påminna om och belysa de gamla fartygens öde och deras historiska betydelse.⁴

Lokaliseringen av *Vasa* på 1840-talet

Sjökrigshistorikern Georg Hafström beskrev i en artikel i *Tidskrift i Sjöväsende*, för ungefär 50 år sedan, den första av de bärgningsverksamheter inriktade på *Vasa* som är känd från 1800-talet.⁵ Artikeln handlar om den dykarteknik och bärgarverksamhet som löjtnanten, sedermera majoren, i flottans konstruktionskår, Anton Ludvig Fahnehjelm (1807–1875) (Fig. 1), bedrev och hans intresse för vrakdykning i det sammanhanget. Han introducerade dykardräkten och tekniken för denna i Sverige 1839.

Fahnehjelm bedrev testverksamhet för att pröva sina dykarutrustningar. Detta utfördes ofta i form av dykning på gamla skeppsvrak. I en artikel i *Svenska Familjeboken* 1850 beskriver han *Vasas* förlisning och bärgningar på vraket på 1600-talet.⁶ Det är uppenbart att Fahnehjelm, då han skrev den artikeln, hade lokaliserat vraket efter *Vasa*. Han anger i texten att "fartyget ligger sjunket på 18 famnars djup, och afståndet emellan vattenytan och öfversta däck, der kanonerna togos [på 1600-talet; författarens anmärkning] var omkring 12 famnar. Numera har vraket sammanfallit och känns först på 14 famnar". Det är alltså uppenbart att han lokaliserat vraket och lodat på platsen.

I *Stockholms Dagblad* den 24 maj 1844 meddelas att Fahnehjelm gjort en anhållan om att "undfå tillstånd, att, utan intrång af andra, under 2 års tid företaga bergningsarbeten å ett i sjön mellan Tjärhofwet och Tegelwiken öfwer 200 år sedan, sjunket örlogs-fartyg". Det var *Vasa* han avsåg, men vi vet inte om han genomförde de planerade bärgningarna eller inte. Vissa omständigheter talar emellertid för att Fahnehjelm verkligen lät utföra dykning på och även bärgade från *Vasas* vrakplats.

Fahnehjelm använde 1841 sin dykarutrustning och -teknik för bärgningar på vraket av örlogsskeppet *Nyckeln*, förlist i Kalmarsund 1679. Han hade bildat ett dykeribolag för detta. Motivet var säkert att bärga och sälja olika slag av föremål och även skeppstimmer från vraket efter detta skepp, samt från andra



Fig. 1. Fotoporträtt av majoren i flottans konstruktionskår, Anton Ludvig Fahnehjelm, som introducerade dykning med dykardräkt i Sverige 1839. Han ansökte 1844 om att bärga Vasa och hade lokaliserat och lodat på vraket liksom sannolikt även bedrivit dykning på det. (Krigsarkivet. Flottans porträttsamling)

vrak. År 1842 bedrev Fahnehjelm dykeriverksamhet i Stockholms vattenområde. I ett intyg för verksamheten det året, bevittnat av grosshandlaren Joh. Aug. Freese och skeppsredaren Ninian Paton, meddelas att han "med den av honom inventerade dykapparaten under innevarande höst dels från havsbotten dels från botten av Stockholms ström, ur sjunkna fartyg, liggande på flera famnars djup, upptagit och bärgat en mängd effekter". Det nämns däremot inget om vilka vrak man dykt och bärgat på. Det förhållandet att man bärgat på sjunkna fartyg på flera famnars djup på botten av Stockholms Ström kan likafullt anföras som ett indicium på att ett av dessa vrak var det av *Vasa*. Även enligt Georg Hafström är det sannolikt att Fahnehjelms dykar- och bärgarverksamhet då innefattat även vraket efter *Vasa*.

Kan det vara möjligt att genom förnyade undersökningar i allmänna eller andra arkiv finna uppgifter om Fahnehjelms verksamhet på *Vasa* och vad den innefattade? Kan det finnas uppgifter av andra slag, t.ex. i muntlig tradition, om verksamheten på *Vasa* på 1840-talet? Hafström hade för sina undersökningar i detta ämne för 50 år sedan fått möjlighet att använda det Fahnehjelmska släktarkivet. Det är möjligt att det kan finnas ytterligare handlingar i detta som kan belysa Fahnehjelms intresse för bärgning på *Vasa* och andra gamla skeppsvrak. Det kan finnas handlingar även i andra privata arkiv som kan kasta ljus över Fahnehjelms arbete på detta område. Ännu har inga uppgifter påträffats om huruvida, och i så fall när och hur, Fahnehjelm utförde de bärgningar han planerade på *Vasa* och om något bärgades. Det vore av stort intresse att finna uppgifter som kan belysa detta första kända försök att bärga *Vasa* i modern tid.

Två kartor från 1830- och 1840-talen med markering av läget för *Vasas* vrak

En karta över de östra delarna av Stockholms ström påträffades 1991 i Stockholms stadsmuseums arkiv (Fig. 2).⁷ Den har i stadsmuseets arkiv accessionsnummer A6/33: 46 och bär i accessionskatalogen i arkivet benämningen "Karta utvisande vattendjupet efter lodlinjer mellan Djurgården och Södermalm, 335 x 455 mm, handritad tuschritning på tunt papper". Kartan, som kan dateras till sent 1830-tal eller mer troligt 1840-talet, visar bl.a. läget för *Vasas* vrak. Söder om Beckholmen finns en markering med en cirkel utförd med streckad linje. Vid denna har man skrivit ordet "vrak". Det är ingen tvekan om att det är

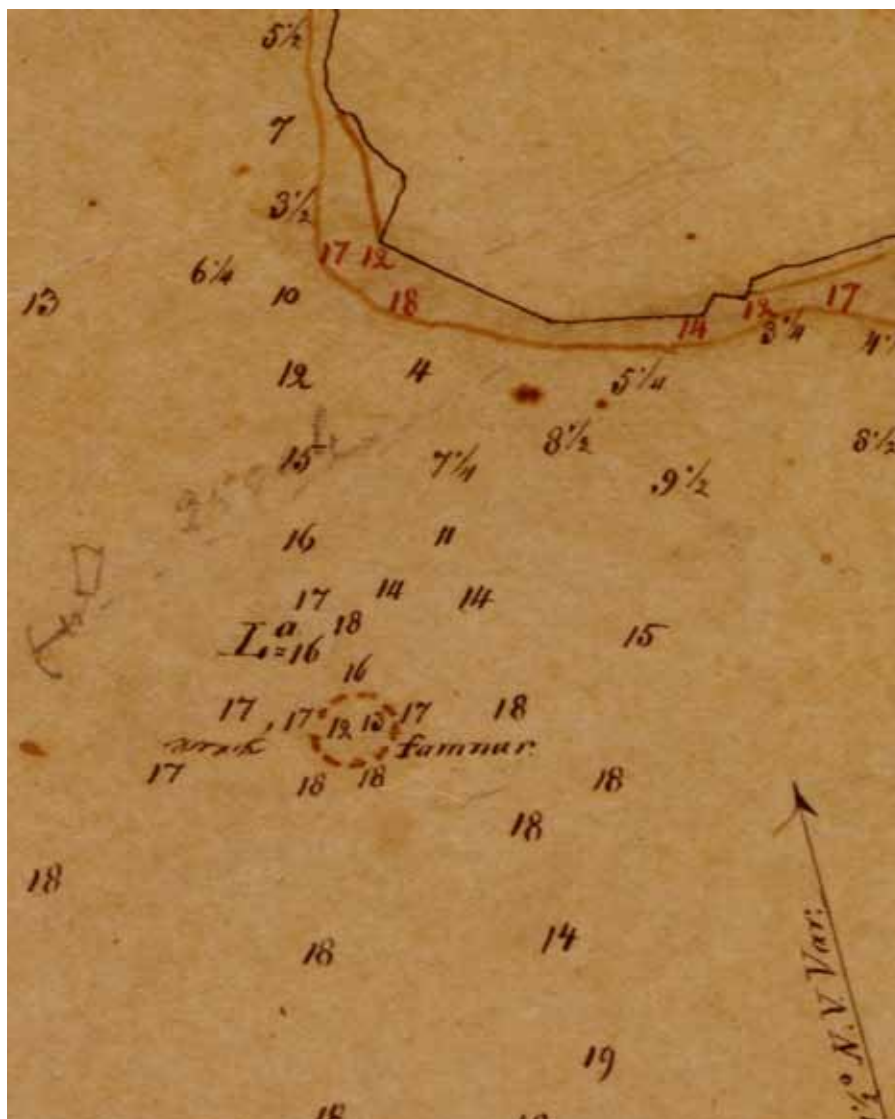


Fig. 2. Detalj av arbetskarta över de östra delarna av Stockholms ström, söder om Beckholmen, sannolikt tillkommen på sent 1830-tal eller på 1840-talet, med lodade djup i Vasa och omkring dess läge. Den har uppenbart tillkommit genom kalkering på den karta över Stockholms ström av år 1836, som visas i figuren på nästa uppslag. Vasas läge har på den förra markerats med ordet "wrak". (Stockholms stadsmuseums arkiv)

vraket efter *Vasa* som markerats på kartan, även om namnet inte är utsatt. Det har inte funnits något annat stort skeppsvrak på platsen. Dessutom är läget för markeringen detsamma som det för *Vasa* såsom skeppet låg när det lokaliserades (igen) på 1950-talet. Kartan hade i början av 1930-talet, tillsammans med annat kart- och arkivmaterial, överlämnats till Stockholms stadsmuseum från Stockholms stadsarkiv, där den tidigare förvarats.

Särskilt för området kring Beckholmen redovisas täta lodskott på kartan. Under 1840-talet sprängde och byggde man två skeppsdockor på Beckholmen, färdiga 1850. Man kan ha behövt känna till djupen i vattenområdena utanför dockorna för att kunna veta att de var tillräckliga för den tidens större fartyg som skulle gå in i och utnyttja dockan. Anteckningar i blyerts på kartan, bl.a. om en boj, med all sannolikhet för fartyg, som behövde förtöjas utanför dockan, antyder också att den varit i användning i samband med planeringen av dockorna. Ses kartan i detta perspektiv blir det naturligt att man vid lodningen uppmärksammat en tydlig uppgrundning utanför dockorna. Man har konstaterat att den utgörs av ett stort skeppsvrak vilket också angivits på kartan.

Hur kunde man då veta att den genom lodning registrerade uppgrundningen på kartan var ett vrak? Det kunde ju t.ex. röra som om ett grund eller en plats för tidigare dumpning av sprängsten från staden. Det måste rimligen ha krävts någon form av identifiering för att fastställa att det var läget för ett vrak. Ett tänkbart svar är att kunskap om detta kan ha förmedlats av t.ex. Fahnehjelm, som ju vid denna tid lokaliserade, planerade och ansökte om att utföra bärgning på *Vasa*.

Hösten 2006 påträffades en sjökarta över Stockholms ström daterad 1836 i Krigsarkivets samlingar: "Karta öfver Stockholms ström Mätt År 1836" (Fig. 3). På denna är *Vasas* läge utanför Beckholmen markerat genom samma

Fig. 3. Detalj av "Karta öfver Stockholms Ström Mätt År 1836", med lodade djup i Vasa och omkring dess läge, på vilken kartan i Fig. 2 med all sannolikhet har kalkerats. På den förra kartan syns flera tunna, sekundärt inlagda, markeringar med blyerts. En linje går nordnordost-sydsväst från en bryggnock på Beckholmen till motsvarande vid Tegelviken och är dragen rakt genom den grundmarkering som anger Vasas läge. Nordost om detta läge, drygt halvvägs mot Beckholmen, har en markering gjorts för vad som med blyerts betecknas som "Dockbojen". För dess läge har även enlinjer lagts in i kartan, också de med blyerts. Den förra bör ha varit en boj för förtöjning av fartyg i avvaktan på intågning i dockorna på Beckholmen, vilka öppnades år 1850. (Krigsarkivet, Sjökarteverkets kartor)

slag av markering som i den nyss nämnda kartan. Markeringen av vrakläget på de två kartorna är helt likartat utförd. Vid platsen har även samma djupmått angivits. Skillnaden mellan markeringarna är att det på den från Stockholms stadsmuseum har skrivits in ordet "vrak" vid markeringen, vilket inte skett på kartan från 1836. Även på denna har läget för en dockboj lagts in sekundärt (se bildtext för denna karta). Den senare kartan har tidigare tillhört Sjökarteverkets arkiv, där den förvarats till 1940–1945, för att sedan föras över till Krigsarkivet.

En närmare granskning visar att kartan i Stadsmuseets arkiv är en kalkerad kopia av delar av kartan från 1836. Det framgår tydligt på bägge kartorna att man har lagt tre extra lodskott runt *Vasa* för att "ringa in" skeppets läge, som den uppgrundning det utgjorde. Kartorna är bägge belägg för att man på 1830- och 1840-talen kände läget för en kraftig uppgrundning, på en av dem markerad som ett vrak, söder om Beckholmen. Fahnehjelms samtida lokalisering av och intresse för att bärga *Vasa* visar också att vrakets identitet och läge var kända i dåtiden. Uppgiften om *Vasas* läge på den kalkerade kartan, troligen från 1840-talet, skulle möjligen kunna vara ett resultat av den förres intresse för vraket och dess läge. Det är likafullt med hänsyn till de nämnda tilläggen i den och den noggranna lodningen runt Beckholmen mer troligt att den tillkommit i samband med planeringen inför byggandet av skeppsdockorna på ön på 1840-talet.

Vasa och bärgningsverksamhet i Stockholms ström på 1860- och 1870-talen

Drygt tjugo år efter Fahnehjelms ansökan 1844 om att genomföra bärgning på *Vasa* kom skeppet åter i fokus. Enligt Hafströms artikel från 1961 var kunskapen om *Vasas* förlisningsplats levande också under senare delen av 1860-talet och i början av 1870-talet. Han nämner två olika källor i vilka skeppet och dess läge omtalas. I den s.k. Unmanska samlingen i Stockholms stadsarkiv hade han funnit uppgifter om att dykeriarbeten bedrevs på Stockholms ström sommaren 1868. På dess botten kände man då till platsen för flera vrak, bl.a. det efter *Vasa*. Den andra av Hafström citerade källan är uppgifter i tre tidningsartiklar om dykeriteknik i *Ny Illustrerad Tidning* år 1872 vari *Vasa* också uppmärksammas.

Texten som berör *Vasa* i den Unmanska samlingen från 1868, vilken är en handskriven redovisning, lyder:

År 1868: Under sommaren d. å. pågingo åtskilliga dykeriarbeten såväl å Stockholms ström som vid Dalarö. Under tidernas lopp hade å förstnämnde ställe helt naturligt samlat sig en mängd sjunkna fartygsvrak, ankare och kettingar, som i inte ringa grad vore besvärliga för sjöfarten. I synnerhet omkring Skeppsbron vid dervarande moringar lågo riktiga klungor af sammangyttrade ankaren och kettingar på sjöbotten. Af sjunkna vrak lågo flera på ganska djupt vatten utanför Södra Warfvet, Dockan etc. Ett sedan uråldriga tider sjunket lineskepp ligger i närheten av sistnämnde plats... [den senare uppgiften avser uppenbarligen *Vasa*; författarens anmärkning]

Samtidigt med de ofvannämnde dykeriarbetena, som verkställdes af Stockholms Dykeribolag, pågick genom samma bolags försorg försök vid Dalarö med upptagandet af det derstädes på 1600-talet sjunkna lineskeppet Äppet. Under detta arbete påträffades åtskilligt af intresse såsom skråkappor, bestående af träcylindrar hvaruti de mindre kulorna eller skrået blifvit löst lagda ibland krutet, äfvensom träcylindrar fyllda endast med krut; vantjungfrur, hvaruti delar av talgrepet ännu var kvarsittande; delar af lavetter; stycken af tåg, kablar, bly- och kopparplåt, järnkulor, kanoner af gjutjärn mm. Dykarne voro inne i lineskeppets kokhus eller kabys, hvarest spiseln murad af tegel, ännu var i behåll. Uti et annat förvaringsrum sutto ännu efter nära 200 år block upphängda på sina platser.

Sedan en af hufvudstadens största trähandlare undersökt åtskilligt ekvirke, som upptagits från lineskeppet och funnit det vara af utmärkt kvalitet – i vissa delar öfverträffande mahogny och bi-behållande en vacker svart färg, sedan det blifvit fullkomligt torkadt, uppgjorde han med bolaget köp om allt ekvirke, som kunde upptagas och häraf förfärdigades senare af ett par hufvudstadens större snickare en del vackra möbler, som fingo god åtgång.⁸

De tre artiklar i *Ny Illustrerad Tidning* 1872 i vilka *Vasa* nämns är signerade av signaturen H. B. De har den gemensamma titeln *Något om dykeriväsendet*. I den första artikeln lyder texten:

Det äldsta hittills kända försök att i Sverige från sjöbotten på mekanisk väg upptaga föremål, tyckes vara år 1664. Under loppet af sommaren år 1628 hade nämligen i Stockholm fem lineskepp blifvit utrustade. Då ett af dessa, skeppet *Wasa*, om 80 kanoner, fördt af kapten Säffringh, hade gått till segels med SV vind, hände genom försumlighet den olyckan, att skeppet i en by, ehuru endast under trenne märssigel, och med uppstuckna skot, fick en sådan krängning, att vattnet gick in genom lä portar, hvilket hade

den följd, att, innan det hann till Blockhusudden, det sjönk på 10 famnar, midt för Danviken [not i den refererade texten: Troligen det vrak, som ligger på sjöbotten omkring 80 famnar söder om Dockan.] Kaptenen sattes väl i arrest, men någon riktig reda på sammanhanget med skeppets förolyckande lär icke erhållits. Illa lämpad ballast, hvaraf skeppet hade stark slagsida, synes dock varit i första anledningen till olyckan, och den andra, att icke portarne voro slutna, då vädret var byaktigt. Förmodligen har man försökt, om med framgång, är ovisst, att uppfiska skeppets kanoner, emedan år 1664 nedsändes i Stockholm en dykare till sjöbotten för att uppfiska skeppets kanoner, troligen tillhörande detta skepp. Denna dykare satt på en balk i en sorts dykareklocka, fick luft genom ett rör af brändt läder, och meddelade genom en lina tecken, då han borde höjas eller sänkas...⁹

Det är av ordalydelsen i den här texten att döma tydligt att signaturen H. B. har studerat, och citerar, ett vid denna tid väl känt sjökrigshistoriskt arbete, nämligen *Svensk Sjökrigs-historia i sammandrag* av C. A. Gyllengranat, utgivet år 1840. Artikelförfattaren följer nästan ord för ord texten i det sjökrigshistoriska arbetet om *Vasas* förlisning.

Den andra artikeln i serien rymmer följande passus med en särskild betydelse i detta sammanhang:

I Sverige har dykarekonsten såväl med iklädd dykaredrägt som med dykareklocka visserligen ej kunnat hålla jemna steg med utlandet i detta afseende; men våra försök i denna är dock ganska aktningvärda. Här i hufvudstaden är bland annat ett dykeribolag etableradt, hvilket förestås af civilingenjören Carl Santesson. Detta bolag har inom vårt land utfört rätt vackra arbeten...¹⁰

I dessa tre texter är det några uppgifter som drar till sig intresset i det här sammanhanget. Det framhålls dels att man bedrev dykeriarbeten i Stockholms hamn och på Strömmen för att borttaga gamla, för sjötrafiken hinderliga skeppsvrak år 1868, dels att ett av de vrak man intresserade sig för var det efter *Vasa*. Författarna redovisade också att dykeriarbetena i Stockholms hamn utfördes av Stockholms Dykeribolag, under ledning av en Carl Santesson. Bolaget var även verksamt med omfattande bärgningar på vraket efter örlogsfartyget *Riksäppet* förlist vid Dalarö Skans 1676.

Carl Santesson visar sig, när man söker vidare, vara Carl Ludvig Santesson (1843–1894), född i Stockholm med tenngjutarmästaren Nils Abraham San-

tesson och hans hustru Katarina som föräldrar. Han var elev vid Teknologiska Institutet i Stockholm 1860–1864 och avlade examen som civilingenjör i väg- och vattenbyggnad. Han var åren 1864–1867 verksam med olika ritningsarbeten, bl. a för Stockholms stads omreglering. Vidare var han anställd vid järnvägsundersökningar i Värmland och vid sänkningen av Olandsån i Roslagen samt flera motsvarande arbeten. Santesson bildade år 1867 Stockholms Dykeribolag. Han var ursprungligen en av tre delägare, men blev 1870 dess ensamägare. De två andra delägarna var studiekamrater till honom vid Teknologiska Institutet, Clemens Gottfrid Rystedt och Gustaf Erik Nordvall. De avlade alla tre civilingenjörsexamina år 1864.

Bolagets ändamål var att utföra muddringar, grundläggningar av kaj- och brobyggnader, upprensningsarbeten samt att bärga fartyg och sjunket gods. Bolaget kom att utföra flera stora dykeriarbeten i Stockholms hamn, bland vilka man i detta sammanhang kan märka de ovan nämnda upprensningarna av Stockholms ström på slutet av 1860-talet och även arbeten vid tillbyggnaden av skeppsdockan på Beckholmen omkring 1870. Bolaget var det första i Sverige som använde dykare för undervattensarbeten.¹¹ Det hade enligt dess annonser i dagspress under 1860-talets senare år och början av 1870-talet, sin adress på Västerlånggatan 58, senare på nummer 79 på samma gata. Det vore av intresse att veta om det kan finnas spår efter bolaget på dessa adresser.

Carl Ludvig Santesson blev 51 år gammal och avled 1894.¹² Av de två andra delägarna i Stockholms Dykeribolag var Clemens Gottfrid Rystedt (1843–1921) född i Nordmarks socken i Värmland och son till godsägare Carl Gustaf Rystedt och hans hustru Brita Maria, född Eriksson. Rystedt var delägare i Stockholms dykeribolag under åren 1867–1870. Senare var han innehavare av en byggnadsmaterialaffär i Stockholm, firma C. Gottfrid Rystedt, och även bl.a. verkställande direktör för Bultfabriks AB i Hallstahammar. Rystedt var också ledamot av Stockholms Stadsfullmäktige 1898–1910. Den tredje delägaren, Gustaf Erik Nordvall (1843–1897) var son till dispaschören Jonas Adrian Nordvall och hans hustru Maria Catharina, född Leffler, och född i Strängnäs. Efter åren i Stockholms Dykeribolag, som han lämnade 1870, arbetade han inom olika järnvägsprojekt. Han var trafikchef vid Nordmark – Klarälvens järnväg 1878–1897.

En genomgång av handlingar i Stockholms stadsarkiv¹³ ger besked om rensningar och undervattensarbeten som utfördes i Stockholms hamn vid denna

tid. År 1867 anges t.ex. att man utförde bortsprängning av ett grund i Norrström emellan Gustaf III:s staty och Skeppsholmsbron. Man sprängde under dessa år också bort grund i Klara sjö och tog 1868 upp ett vrak av en skuta och ankare i detta emellan Skeppsholmen och Kastellholmen. Handlingarna i Stockholms stadsarkiv ger därtill beskedet att man 1868 arbetade med att förbereda en segelränna/sjöled åt Saltsjön. Bägge de inledningsvis citerade, tryckta källorna bekräftar att det var Stockholms Dykeribolag som utförde dessa undervattensarbeten åt staden.

Det är inte alltför långsökt att anta att bolaget, i samband med rensningen av sjöleden in till Stockholm 1868, kommit i kontakt med *Vasas* vrak som ju låg mitt i denna led – det bör ju ha varit det mest betydande hindret på denna led överhuvud. Det bör därför, när man rensade sjöleden in till staden, ha varit en angelägen uppgift att söka undanröja vraket efter *Vasa*. Vid bärgningen 1961 kunde konstateras att ett stort antal ankare genom tiden fastnat i *Vasas* vrak. En del av dessa har säkert hört till fartyg, som avsåg att ankra på redde, men som då istället fastnat med ankarna i vraket.

Man kan ställa frågan vad bolagets kontakt med *Vasas* vrak kan ha innefattat. Var det endast fråga om en registrering av vraket och dess läge, t.ex. genom positionering och lodning? Eller var det fråga om planering och insatser för att rensa bort vraket, för att förbättra förutsättningarna för sjötrafiken i Stockholms hamn, eller för trafiken in och ut ur den då utvidgade skeppsdockan? Vilka åtgärder har man i så fall utfört?

Eller handlade det möjligen om en mer omfattande bärgning av fynd och skeppsdelar från vraket? Stockholms Dykeribolag bedrev ju som redan nämnts under flera år på 1860-talet bärgningsarbeten på ett annat vrak av ett stort örlogsfartyg från 1600-talet, nämligen det efter *Riksäpplet* vid Dalarö. Dessa bärgningsarbeten omtalas i flera artiklar både i Stockholmspress och i landsorten under 1860-talet. Man nämner bl.a. då bärgade föremål, t.ex. tre kanoner och ett ankare, som transporterades in till Stockholm och ställdes ut där.¹⁴ Man bör emellertid förutsätta att om bolaget utfört sådan bärgningsverksamhet också på *Vasa* hade det med all säkerhet uppmärksammats än mer av press vid denna tid än bärgningarna på *Riksäpplet*. Det senare låg ute i skärgården medan *Vasa* låg mitt i huvudstadens hamn. Det hade säkert gjort sådana bärgningar till ett betydligt intressantare nyhetsstoff än de vid *Riksäpplet*.

Av detta borde slutsatsen kunna dras att det inte var fråga om någon mer

omfattande bärgning på *Vasa* vid den här tiden. Mer troligt är då att bolaget hade att tackla uppgiften hur man skulle kunna rensa sjöleden in till Stockholm från det stora vraket som låg mitt i den. Det är än så länge inte känt hur långt man kan ha kommit med denna verksamhet och vad man i så fall utförde. Det kan finnas möjligheter att driva forskningen i detta avsnitt i *Vasas* långa bärgningshistoria vidare genom t.ex. utvidgade arkivstudier.

Stockholms Dykeribolag var även engagerat i utbyggnaden av de två dockorna på Beckholmen, ett arbete som var slutfört i början av 1870-talet.¹⁵ *Vasas* vrakplats låg nära dessa. Det hade ju som nämnts sannolikt berörts av planeringen för dockornas byggande ett tjugotal år tidigare (se ovan). Det är även tänkbart att bolaget omkring 1870 kan ha haft att utföra arbeten som berört *Vasas* vrak. Det kan t.ex. ha gällt dumpning av sprängsten uttagna från dockornas väggar. Om detta är för närvarande inget närmare känt. Fahnehjelm var fortsatt verksam under 1860-talet. Han kan då mycket väl ha haft kontakt med och förmedlat erfarenheter om *Vasa* och andra vrak till delägarna i Stockholms Dykeribolag.

Lokalisering av och verksamhet på *Vasa* på 1890-talet

Knappt tjugofem år efter Stockholms Dykeribolags engagemang i vraket efter *Vasa* vaknade intresset för skeppet återigen. I centrum för denna nya bärgningsverksamhet och som pådrivande kraft, stod kaptenen i flottan Ludvig Andreas Hubendick (Fig. 4). Han ingick vid denna tid i flottans reserv efter att ha beviljats avsked år 1890.¹⁶ Det bärgningsprojekt som nu utvecklades är jämförelsevis väl belagt genom handlingar som bevarats, dels arkivhandlingar, dels tidningsartiklar och dels annan tryckt information. Det är inte minst personhistoriskt intressant genom att flera i denna tid framstående stockholmsborgare engagerade sig i bärgningsverksamhet på *Vasa* och andra vrak. Hubendick har efterlämnat ett omfattande arkivmaterial som beskriver detta. Materialet överlämnades 1948 till Tekniska museets arkiv av en efterlevande släkting och befinner sig sedan dess i museets vård. I sin dagbok skriver Hubendick 1895:

hela denna sommar 1894 [skall vara 1895; författarens anmärkning] höll jag på med att söka efter vrak... Vi upptäckte även var *Vasa* ligger sjunken... rodde hem till Djurgården klockan halv 12

på natten, samt längre fram i Oktober höll jag på med att bilda bolag för upptagning af vrak m.m., men Verner [avser dockmästaren vid Beckholmsdockorna, Feodor Werner; författarens anmärkning] och Hildebrand [avser riksantikvariern, Hans Hildebrand; författarens anmärkning] som lofvat vara med blefvo onda och drogo sig tillbaka emedan en redaktör i Dagens Nyheter sagt att vi skulle konkurrera med Neptun [avser Neptunbolaget; författarens anmärkning]. Vi, Major Andersson, Ingeniör Jehander och jag voro uppe på uppvakning hos Kung Oscar för att tacka honom för tillåtelsen att uppta gamla örlogsfartyg. Hela företaget gick om intet.

Det som Werner och Hildebrand enligt Hubendick drog sig ur var uppenbarligen bildandet av styrelsen för ett bärgningsbolag som man planerade vid denna tid (se vidare nedan).¹⁷

Den tidningsartikel om planerad bärgningsverksamhet som Hubendick nämner återfinns i *Dagens Nyheter* den 25 oktober 1895. Artikeln ger oss en god inblick i hur man såg på arkeologisk verksamhet under vatten i slutet av 1800-talet genom de inlevelsefulla formuleringarna om ämnet i den:

Hafsdjupets skatter ha i alla tider och företrädesvis lockat människornas håg. Sagolockelsen har städe bott i djupet, men vår tid vill – när den skall dyka ned i dessa dolda riken – gerna söka och naturligtvis äfven finna skatter af mera solid beskaffenhet. Men liksom diktaren för sig finner ett rike 'djupt i hafvet på demantehällen', så dväljes äfven arkeologen gerna der nere, om ej med reella forskningar, så åtminstone med sin håg. I dessa dagar förbereda några företagsamma män i hufvudstaden en verksamhet, som har till syfte att förverkliga arkeologens drömmar i detta hänseende, men till det arkeologiska intresset ha de äfven – som det egnar och anstår praktiska menniskor – knutit ett merkantilt. I Stockholms ström, i vår skärgårds vikar, fjärdar och sund och utmed Östersjöns kuster ligga – derom har man genom noggranna dykarundersökningar öfvertygat sig – stora skatter, som i flydda tider genom fiendehand eller annorledes sänkts i djupet, skatter i form af vrak med dyrbara laster eller föremål, som kunna vara upplysande för skilda epokers historia.

Artikelförfattaren nämner särskilt att det inte långt från Stockholm ligger "ett linieskepp med 40 kanoner och en ansenlig last, om hvars art man dock ej kunnat få kännedom, i saknad af medel för bedrifvandet av energiska un-

dersökningar”. Det är ingen tvekan om att det är *Vasa* som avses i denna upplysning. Detta framgår tydligt i handlingarna i Hubendicks arkivmaterial i vilka intresset för och arbetet med att lokalisera *Vasa* inom bärgningsbolaget Njord redovisas. Njord var det bolag som man år 1896 skulle komma att bilda för denna verksamhet.

Det anges som framgått i artikeln också att man med sin verksamhet kunde komma att konkurrera med Neptunbolaget, vilket var det största svenska bärgningsbolaget vid denna tid. Hubendick skriver i sin dagbok att det var den uppgiften som fick Feodor Werner, dockmästare på Beckholmen, att dra sig ur uppdraget som ledamot i Njords styrelse, där han var tänkt att ingå. Förklaringen kan ha varit

att han i sin yrkesfunktion var beroende av ett gott samarbete med Neptunbolaget, vilket bärgade haverister, vilka Beckholmsdockorna kunde få möjlighet att ta emot för reparation. Det kan ha varit så att han inte ville störa den för hans yrkesuppdrag viktiga relationen till Neptunbolaget genom att engagera sig i en konkurrent till detta. Riksantikvarien Hans Hildebrand kan ha haft andra skäl för att avsäga sig ett tilltänkt uppdrag som ledamot i ett bärgningsbolags styrelse. Ett sådant kan möjligen ha varit att han befarade att riskera sin officiella ställning som ansvarig för landets kulturminnesvård genom ett sådant ledamotskap. Det förra kunde möjligen uppfattas ha andra än kulturmiljövårdande ändamål, t.ex. sådana kopplade till skattsökeri med vinstmotiv.

Trots Hubendicks pessimistiska kommentar i dagboken hösten 1895 kom bärgningsprojektet likafullt att vidareutvecklas. År 1896 skriver han i samma dagbok:



Fig. 4. Fotoporträtt av Ludvig Andreas Hubendick (1835–1914), kapten i flottan och ledamot av styrelsen för Muddrings & Dykarbolaget Njord, vilket verkade för bärgning av Vasa på 1890-talet. (Personhistoriska arkivet, Tekn. Museets arkiv)

Hela denna sommar höll jag på med att söka efter vrak och taga upp hvad som kunde erhållas. Vi fingo ett grovt ektimmer, ett vrakstycke svart ek, en lång järnketting, ett stångjärn, ett större ankare, en gammal båt. Man var bara ute då och då. Vi upptäckte äfven var *Vasa* ligger sjunken, och att där jag trodde den låg endast var en stengrund...

Kaptenen Hubendicks handlingar rörande lokaliserings- och bärgningsverksamhet på *Vasa* och andra vrak, som alltså förvaras i Tekniska museets arkiv, kan här bara beskrivas översiktligt med fokus på hans intresse för och engagemang i just lokalisering och verksamhet på *Vasa*. Hubendicks handlingar, kartor m.m. belyser ingående motiven för och utvecklingen av denna verksamhet. Handlingarna berättar om lokaliseringsarbete på *Vasas* förlisningsplats, men beskriver också dykning och bärgning på flera andra vrak i Stockholms vatten. Flera kartor ingår i Hubendicks arkiv bland vilka två redovisar läget för *Vasas* vrak (se vidare avsnittet "Två kartor från 1890-talet utvisande läget för *Vasas* vrak" nedan).

Enligt en kopia av en skrivelse i Hubendicks arkiv av den 5 mars 1895 anhöll tre personer hos Överståthållarämbetet om att få närmare undersöka vrak på botten i Stockholms ström "och möjligen söka ta upp något eller några av dem." Anhållan är undertecknad av E. Andersson, L. Hubendick och S. Jehander. Vilka dessa personer är ska beskrivas närmare längre fram. Man anger åtta olika platser för sökning efter vrak med syftlinjer i Stockholms ström, bl.a. för *Vasa*. Den 2 december 1895 begär man förlängning av tillståndet till 1899 för att kunna bilda ett bolag för ändamålet. Man har nu undersökt och bärgat på flera av de vrakplatser man känner till och vill fortsätta på dem som återstår. Tillstånd förnyades sedan till och med den 1 december 1897.

Enligt ett protokoll i arkivmaterialet från ett möte vid Överståthållarämbetets kansli den 10 december 1895 hade bärgningskonsortiet ingivit följande uppgifter: Man tror sig dels genom forskningar i historiska handlingar, dels genom lodningar på platsen ha funnit ett fartyg, som för ett par hundra år sedan sjunkit ungefär mitt emellan Beckholmen och Tegelviken. Man anhåller värdeligt att få undersöka detta farvatten närmare och om man finner vraket söka ta upp detta. Det är alldeles klart, enligt andra uppgifter om intresset för *Vasa* som dessa handlingar innehåller, att det är vraket efter detta fartyg som avses.

Vid mötet ansöks även om förlängning av tillståndet för dykning och bärgning till den 1 januari 1900.

Hubendick gavs den 2 januari 1896 fullmakt av konsortiet kring honom att inköpa en dykapparat för större djup, vilken är undertecknad av major E. Andersson (Fig. 5). Man framställde under våren 1896 en inbjudan, daterad den 25 april, till aktieteckning i Muddrings & Dykarbolaget Njord, som nu bildades för att kunna bedriva den planerade bärgarverksamheten. I inbjudan meddelades att bolaget ska uppsöka och ta upp fartyg i vissa delar av Stockholms ström. Här framhölls att det fanns stora värden att hämta från gamla tiders fartyg och nämner då ekvirke, metallkanoner och mynt. Man underströk att dessa fynd inte bara hade ett ekonomiskt utan även ett stort historiskt och arkeologiskt värde. Inbjudan hade undertecknats

av i nämnd ordning konteramiralen Otto Lagerberg, majoren Emil Andersson, skeppsklareraren och vicekonsuln för USA, Axel Georgii, kaptenen i flottan Ludvig Hubendick och ingenjören Sven Jehander. I *Dagens Nyheter* den 23 maj 1896 meddelades under rubriken "Hvad Strömmen gömmer" att: "Major E. Andersson, kapten L. Hubendick och ingenjör S. Jehander ha nu erhållit tillstånd att inom Stockholms stads hamnområde, derest laga hinder icke möter, upptaga sjunket gods som af dertill lagligen berättigad egare öfvergivits och att, utan intrång af andra därmed fortfara till den 1 januari 1900."

En handling från den 29 augusti 1896 redovisar en överenskommelse inom konsortiet med följande lydelse: "i och för undersökning av sjunkna skeppet *Vasa*, där det förmodas ligga, förbinda sig undertecknade gemensamt till lika delar el-



Fig. 5. Fotoporträtt, daterat 1882, av dåvarande kaptenen vid Upplands regemente, och krigshjälten från fransk-tyska kriget, Emil Andersson (1843–1910). Denne var ledamot i styrelsen för Muddrings & Dykarbolaget Njord, bildat 1896 för att bland annat bärga Vasa. (Krigsarkivet. Porträttsamlingen)

ler enligt överenskommelse att bekosta arbetena för detta intill högst 200 kronor." Flera handlingar, bl.a. ett kvitto på handräkningsarbete vid undersökningar, dragningar och lodningar för att utfinna och bestämma läget av "sjunkna skeppet Wasen", visar att man i juni 1896 var i arbete på *Vasas* förlisningsplats. Däremot ges det i de bevarade handlingarna inte besked om resultaten av arbetet.

År 1897 förändrades bärgningsprojektets organisation. I april det året gjordes en överenskommelse angående rättigheterna för delägarna i bolaget Njord vid fortsatt verksamhet på örlogsskeppet Wasen eller Wasa. Detta gjordes i samband med att den verksamheten överfördes från bärgningsbolaget Njord till bärgnings- och dykeribolaget Bottenhafvet, vilket stod under ledning av civilingenjören Oscar Wollert. Varför denna förändring genomfördes anges inte, men från det året var det således genom det senare bärgningsbolaget som verksamheten på *Vasas* och andra vrakplatser avsågs genomföras.

En överlåtelsehandling i avskrift i Hubendicks arkiv, signerad av Oscar Wollert för Bottenhafvet den 8 april 1897, preciserar följande om bärgningsverksamhet på *Vasas* vrakplats: i handlingen fastställs överlåtelsen till Bottenhafvet för arbeten med upptagandet av ett fartyg ungefär mitt emellan Beckholmen och Tegelviken den 10 december 1895, vilket fartyg förmenas vara örlogsskeppet Wasen eller Wasa. För detta förbinder sig bolaget att till major Emil Andersson, kapten Ludvig Hubendick och Sven Jehander utbetala en fjärdedel av den nettovinst som realiseras genom upptagandet av sagda fartyg i sin helhet eller delar därav i händelse sådant skulle komma att verkställas.

I Registreringshandlingar till aktiebolag i Patent- och registreringsverket, Bolagsbyrån, vid Riksarkivet framgår det att två av de personer som ingick i styrelsen för AB Njord, också kom att ingå i AB Bottenhafvets styrelse. Där finner vi nämligen namnen på både kaptenen Hubendick och majoren Andersson. Bärgningsbolaget Bottenhafvet begärdes några år senare 1901 i likvidation, varför man kan anta att gruppens aktiva intresse för *Vasas* vrak då upphörde.

I Hubendicks arkivmaterial ingår alltså avskrifter av ansökningar till och protokoll framställda vid Överståthållarämbetet för det här redovisade bärgningsprojektet. Det har av det skälet varit befogat att undersöka om dessa återfinns i Överståthållarämbetets arkiv i Stockholms stadsarkiv och om det möjligen kan finnas ytterligare handlingar, t.ex. kartor eller bilder, som projektet arkiverade i anslutning till dessa där. I en protokollserie för 1895 vid ämbetets

första kansliavdelning finns de ansökningshandlingar som även förekommer i avskrifter i Hubendicks arkiv.¹⁸

En genomgång av centrala arkivserier för 1895 i ämbetets mångförgrenade arkiv, t.ex. första kansliavdelningens protokoll i utsökningsmål, utsökningsdiarier och ekonomiska diarier samt handlingar till dessa, visar dessutom att det år 1895 i dessa registrerats sex olika handlingar i detta tillståndsärende. Samtliga saknas dock i dag i serien av handlingar till diarierna. Det bör understrykas att denna arkivgenomgång inte får ses som slutförd. Det framgår t.ex. av ett koncept i Hubendicks arkiv på Tekniska museet att ärendet remitterats till flera instanser inom och utanför Överståthållarämbetet och att yttranden inkommit från örlogsstationens befälhavare, hamnkaptenen, drätselnämndens första avdelning, en H. Lundström där, och Marinförvaltningen. Det är fullt möjligt att till dem översända handlingar om Njords bärgningsverksamhet bevarats i dessa organisationers arkiv. Det kan tilläggas att Hubendick, enligt handlingarna i dennes arkiv, under våren 1895 lämnade in en ansökan till Patentverket och som antogs där för en "Apparat för lyftning av sjunkna vrak eller andra föremål". Det återstår att undersöka handlingarna om denna ansökan och lyftapparatens utförande. Ansökan anges innehålla ritningar på apparaten.

Man hade sammanfattningsvis 1895 samlat en grupp samhällsmedlemmar, hemmahörande i Stockholm och väl kända i sin tid, att ingå i styrelsen för bärgningsbolaget Njord för bärgning på *Vasa* och andra vrak. Förutom Hubendick ingick i Njords styrelse från början och i bokstavsordning följande personer: majoren Emil Andersson, krigshjälte från fransk-tyska kriget 1870-71, Axel Georgii, skeppsklarerare m.m., civilingenjören Sven Jehander och konteramiralen Otto Lagerberg. Riksantikvarien Hans Hildebrand, och sjökaptenen och dockmästaren vid dockorna på Beckholmen Feodor Werner, var 1895 engagerade som blivande ledamöter, men synes ha avböjt detta innan bolaget bildades. Huvudägare i AB Bottenhafvet, som kom till 1897 och som övertog bärgningsuppdragen, var civilingenjören Oscar Wollert. I bolagets styrelse ingick i olika omgångar förutom Hubendick och Emil Andersson vice härads-hövding C. A. V. Ek, hovrättsnotarien C. G. Elliot, direktören Robert Rudolf Lundberg, och underlöjtnanten i flottans reserv Eric Friden Törnros. Den senare firman tecknades av Hubendick.

Bärgningsprojektet på *Vasa* på 1890-talet liknar i några avseenden det som utvecklades kring *Vasa* sextio år senare, på 1950-talet. Till likheterna hör enga-

gerandet av inflytelserika personer i samhället i projekten.¹⁹ Dit hörde i bägge fallen medverkan av framstående sjöofficerare. År 1957 engagerades den dåvarande riksantikvarien Bengt Thordeman, dvs. landets högste ansvarige för skydd av kulturmiljö och fornlämningar, i Vasakommittén. År 1895 avsågs som nämnts den tidens riksantikvarie, Hans Hildebrand, att inväljas i bärgningsbolaget Njords styrelse. Wasakommittén och Anders Franzén uppvaktade, som exempel på ytterligare en parallellitet mellan projekten, och fick stöd av kung Gustaf VI Adolf för *Vasa*-projektet 1957. År 1895 uppvaktade majoren Andersson, kaptenen Hubendick och civilingenjören Jehander, kung Oscar II för att tacka för tillståndet att få genomföra lokalisering av och bärgning på *Vasa* och andra vrak.²⁰ Det är möjligt att det i Riksarkivet eller i Bernadottearkivet kan finnas information i form av handlingar, protokoll eller motsvarande om det år 1895 planerade bärgningsprojektet, intagna vid denna uppvaktning.

Handlingarna i Tekniska museets arkiv visar att Hubendick bedrev omfattande studier kring *Vasa* och dess förlisning, både i historiska arbeten och i arkivmaterial från tiden för denna. Särskilt intressant är dokumentationen i handlingarna av det vrakhistoriska intresse som han omfattade. I bevarade promemorior räknar han upp en lång rad kända skeppsvrak, inte minst gamla svenska örlogsskepp, var fartygen förlit och när det skett. Dessa anteckningar utgör ännu ett tydligt nedslag för den sekelgamla örlogshistoriska traditionen kring vraken efter förlista örlogsskepp (se inledningen). Denna tradition kom ju även att tydliggöras under 1900-talet. Det skedde bl.a. genom kaptenen Lenny Stackells yttranden i intervjuer i dagspress 1921, vid bärgningarna på *Riksäppet* och *Gröne Jägaren* (se nedan), och i intensifierad grad i samband med identifieringen av *Vasa* genom Anders Franzén på 1950-talet.

Det saknas däremot uppgifter i Hubendicks arkiv om genomförandet och resultaten av lokaliseringen och annan verksamhet på *Vasa* på 1890-talet. Att vraket upptäcktes är helt klart. Det är troligt att man dök på det, men däremot vet vi inte om och vad man i så fall gjorde på det och vad som eventuellt kan ha bärgats från det. Det är inte otänkbart att det kan finnas information om detta i handlingar eller minnen bevarade i privat ägo, t.ex. i arkiv tillhörande ättlingar till dem som deltog i projektet.

Kung Oscar II:s sjökrigshistoriska intresse och bärgningsplanerna för *Vasa* på 1890-talet

Det var ingen tillfällighet att gruppen som planerade bärgningsbolaget Njord 1895, uppvaktade kung Oscar II för att tacka för tillståndet att lokalisera och bärga vrak, bl.a. *Vasa*. Det var formellt sett vid denna tid Kungl. Majt. som gav sådana tillstånd. Dessutom är det möjligt att det har funnits ett personligt intresse hos Oscar II för den planerade bärgningsverksamheten. Denne odlade, både innan han 1872 tillträdde det kungliga ämbetet efter sin bror Karl XV och därefter, ett stort intresse för den svenska flottan och inte minst dess historia.²¹

Utbildning till sjöofficerare har utvecklats till en tradition inom familjen Bernadotte. Flera av dess representanter har sedan mitten av 1800-talet fått denna utbildning. Prins Oscar Fredriks, sedermera Oscar II, yrke var från början sjöofficerens (Fig. 6). Eftersom han var tredje son till Oscar I och hans bröder stod före honom i successionsordningen, hade han planerat en yrkesbana som sjöofficer och inledde också en sådan. Hans son, prins Oscar Bernadotte, hans sonson prins Wilhelm, sonsonson prins Bertil, och slutligen den nuvarande kungen och hans son, kom senare alla att få denna utbildning.

Oscar II:s sjökrigshistoriska intresse framgår tydligt i hans författarskap, både på vers och på prosa. Ett tidigt uttryck för det förra är diktcykeln *Ur Svenska Flottans Häfder*, som han gav ut under pseudonymen Oscar Fredrik år 1858.²² Han mottog 1857 Svenska Akademiens andra pris för detta diktverk. Han tackade med följande ord, vilka väl illustrerar hans sjökrigshistoriska intresse. Tacket rymmer en stark känsla för den svenska nationen, dess flotta och dess historia:

Böljornas sång emot skeppssidan och skären hafva utgjort min ungdoms skönaste musik. Min ungdoms käraste studium, var *det* af de vördade och ärorika minnen hvilka stråla från Sveas himmel. Jag har velat lägga äfven min ringa skärf på fosterlandets altare, då jag vågat stämma min lyras svaga strängar till de sånger om Svenska Flottans Minnen, hvilka tillvunnit mig en hedrande uppmärksamhet från Svenska Akademiens sida, som jag knappast vågat hoppas, att de skulle anses förtjäna...



Fig. 6. Kung Oscar II år 1899 på pansarskeppet Odens fördäck omgiven av sjöofficerare och besökare ombord. (Statens sjöhistoriska museums bildarkiv)

I diktsamlingens dedikation, ställd till "Svenska Flottans officers-corps", ger han också sin värdering av denna historieskrivnings betydelse:

Han har [...] medtagit den glada öfvertygelsen, att flottans samtida officerare ännu hysa lika stor värma för fosterlandets ära och sina plikter, som förfädren. Han vet, att samma okufliga kärlek till flaggan lågar i deras bröst, som i en Psilanders, en Ehrenskölds, en Baltzar Horns [svenska sjöhjältar i äldre tid; författarens anmärkning], och denna visshet har skänkt honom mod och lust att stränga sin lyra till några Minnessånger, hemtade ur flottans häfder...

Diktsamlingen rymmer flera dikter i tidens stil hyllande särskilt svenska sjöhjältars bragder och skildrande berömda, svenska örlogsskepps dramatiska öden. I det avseendet anknyter dessa dikter nära till den didaktiska, sjökrigshistoriska litteratur, som skildrades i inledningen till denna text och som kan föl-

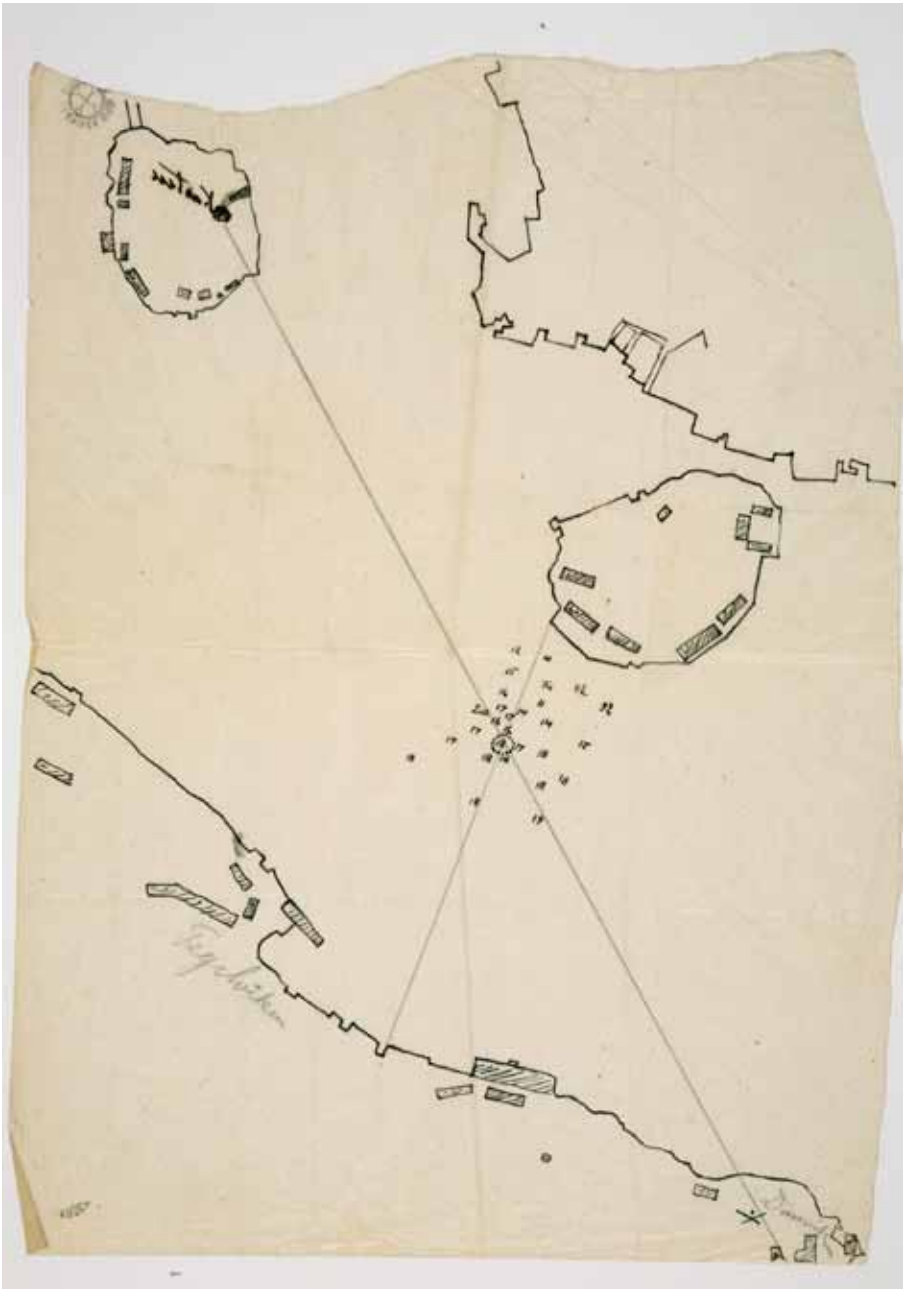
jas tillbaka till första hälften av 1700-talet.²³ Diktsamlingen placerar in kung Oscar II som en framträdande bärare av denna tradition. Även i senare diktverk tog han upp samma tema.

Det finns gott om vittnesbörd om prins Oscar Fredriks, senare Oscar II:s, intresse för flottans historia i hans efterlämnade författarskap på prosa. I hans samlade skrifter finner man åtskilliga exempel på både sjömilitära och sjökrigs-historiska arbeten och tal till flottans officerare och manskap och motsvarande, i vilka vapnets historia hyllas.²⁴ Hur Oscar II ställde sig personligen till den planerade bärgningen av *Vasa* på 1890-talet har vi inga uppgifter om idag. Hans aktiva, örlogshistoriska intresse går däremot att dokumentera. Kan det vara så att kung Gustav VI Adolf i sitt intresse och stöd för *Vasa*-projektet på 1950-talet följde sin farfar, Oscar II, i spåren? Han bör ju ha varit väl bekant med dennes intresse för flottan och dess historia.

Två kartor från 1890-talet utvisande läget för *Vasas* vrak

I en avskrift av en ansökan till Överståthållarämbetet daterad den 5 mars 1895 i Ludvig Hubendicks arkiv vid Tekniska museet anför de tre sökande, Andersson, Hubendick och Jehander, att de "genom studiet af gamla kartor och historiska handlingar hafva [...] kommit till kännedom om, att åtskilliga vrak af fartyg, som sjunkit under sextonhundralet böra finnas på bottnen av Stockholms ström..." Formuleringen anger att man bedrivit studier av både arkivhandlingar och av äldre kartor för att sondera förekomsten av vraken. Att ett av dem var *Vasa* är alldeles tydligt. I samma arkiv ingår också två kartor på vilka läget för *Vasas* vrak är markerat. Bägge kartorna är arbetskartor, eller snarare kartskisser, framtagna genom kalkering på ett kartunderlag visande Stockholms ströms östra del. Underlaget utgjorde nu, som när man kalkerade kartan på 1840-talet (Fig. 2), kartan från 1836 (Fig. 3) (se även ovan under Kartor från 1830- och 1840-talen med läget för *Vasas* vrak). Det är naturligt att så skett eftersom det var den mest moderna sjökartan över Stockholms ström även drygt ett halvsekel efter att den framställts. På denna originalkarta är som nämnts ovan *Vasas* vrak markerat som en uppgrundning söder om Beckholmen.

Kartbilden i den ena kartan i Hubendicks arkiv visar Beckholmen, såsom ön såg ut före byggandet av Beckholmsdockorna på 1840-talet och innan bron till



Beckholmen byggts på 1850-talet, på samma sätt som kartan från 1836 visar detta (Fig.7). Läget för *Vasas* vrak på denna arbetskarta har markerats med en cirkel utförd som med punktlinje, liksom på kartan från 1836. Man har på arbetskartan lagt in samma lodade djup kring *Vasa* som på den från 1836, vilket sannolikt betyder att man även kalkerat in dessa djup från originalkartan. Därtill har man med blyerts lagt in enslinjer för läget för vraket av *Vasa*. Den ena av dessa går mellan Beckholmen och Södra Varvet och den andra mellan Kastellholmen och en punkt vid Danviken.

Den andra kartan i Hubendicks arkiv med *Vasas* läge inlagt är också den kalkerad från kartan från 1836, men den är mer skissartat utförd än den först nämnda. På denna har man även lagt in de två Beckholmsdockorna (att döma av utförandet som ett tillägg till den bild som den kalkerade kartan gav). Även på denna karta är *Vasas* läge markerat, liksom enslinjerna för detta läge. Också på denna karta har de lodade djupen kring vraket kalkerats från originalkartan, dock med färre djupmarkeringar än på den förra här beskrivna. På ett särskilt blad i anslutning till kartorna finns en skriftlig beskrivning av fixpunkterna för och sträckningen av de enslinjer med vilka *Vasas* läge angivits på kartorna. Utsettandet av enslinjer på kartorna och den bevarade, skriftliga beskrivningen av dessas sträckning ger ett klart besked om att man på 1890-talet åter lokaliserat och fastställt läget för *Vasa*.

Fig. 7. En av två varandra liknande, handritade arbetskartor över Stockholms ström i Ludvig Andreas Hubendicks arkiv vid Tekniska museet. Kartan är med all sannolikhet tillkommen i samband med verksamheten på Vasa på 1890-talet. Även denna karta har tillkommit genom kalkering på sjökartan över Stockholms ström från 1836 (Fig. 3). Den visar Vasas läge söder om Beckholmen. På kartan har även enslinjer lagts in för att bestämma vrakets läge. Den ena enslinjen löper från en punkt på Kastellholmen till motsvarande vid Danviken, den andra från Beckholmens sydvästra udde till en punkt vid Tegelviken.

Vasa som övningsplats för flottans dykare

År 1999 kontaktades Vasamuseet av byggnadsingenjören Kurt Ericsson från Stockholm som berättade följande: Kurt Erikssons far var underofficer vid flottan under 1900-talets första hälft. Fadern hade för sonen berättat att det under hans yrkestid var väl känt var *Vasas* vrak låg utanför Beckholmen. Dykare vid flottstationen hade dykt på vraket och bärgat fynd från det. Att frågan kom upp och informationen lämnades till Kurt Ericsson av fadern hade följande bakgrund. Under Kurt Ericssons skoltid – närmare bestämt under åren 1935 till 1937 – berättade en av hans lärare, som hette Gipe, inför klassen att: "*Vasa* hade seglat ikull härutanför, och att den låg någonstans härute. När jag kom hem berättade jag det för min far, och då sa han, ja han visste precis var den låg, för dom hade använt *Vasa* som övningsobjekt, när dom hade dykarutbildning. [...] jag har hört det vid flera tillfällen". Enligt Kurt Ericsson hade man vid dykningen på vraket plockat upp fynd: "Ja, pappa sa att dom hade ju plockat grejer där, från *Vasa* alltså. Det var ju övning. Dom hade alltså plockat upp grejer där. Så det fattas ju en del på akterkastellet."²⁵

Kurt Ericssons far, Erik Arvid Ericsson (1884–1956), tog värvning i flottan 1902, där han sedan var anställd under hela sitt yrkesliv. Han gick i pension 1945. Hans berättelse om dykning och bärgning på *Vasa* framfördes alltså till sonen vid mitten av 1930-talet, ungefär 20 år innan Anders Franzén lokaliserade och genom dykaren Per-Edvin Fälting bekräftade läget för *Vasa* på skeppets vrakplats. Erik Arvid Ericsson lämnade däremot inte någon uppgift till sonen om under vilka år de skildrade marina dykningarna på *Vasa* ägt rum. Vi känner idag till att ett privat bärgningsbolag varit verksamt på *Vasas* vrak, bärgningsbolaget AB Njord, på 1890-talet. Den verksamheten kan möjligen ha fortsatt in på 1900-talets allra första år (se ovan). Det är dock mer än osannolikt att flottans dykare skulle ha bedrivit dykarövningar på *Vasa* eller någon annanstans i regi av ett privat dykeriföretag som detta. Uppgiften om marina dykningar bör därför ses som vittnesbörd om ytterligare en kontakt med och verksamhet på *Vasa*.

Eftersom fadern hade tydliga minnesuppgifter om de marina dykningarna på *Vasa* och om vrakets läge, måste de förra ha skett under hans yrkesverksamma tid vid flottan från 1902. Hade dykarövningarna utförts så sent som under 1920- eller 1930-talen hade dessa antagligen varit kända därefter, även för dem

som engagerade sig för *Vasas* bärgning på 1950-talet. Fälting, som kom att spela en central roll i förberedelserna för bärgningen under 1950-talet, utbildades t.ex. som dykare på örlogsstationen på 1930-talet. Han borde ha hört talas om dykningar av flottans dykare på *Vasa* om de ägt rum så sent som på 1920- eller 1930-talen. Det gör det sannolikt att dykningarna utfördes under 1900-talets första eller två första decennier.

Ett sätt att söka fastställa, när dessa Marinens dykarövningar på *Vasa* ägde rum, kan vara att ta reda på vilka år Erik Arvid Ericsson tjänstgjorde vid örlogsstationen i Stockholm. Som fast anställd var han förlagd till olika platser i landet under sin tjänstgöringstid. Hans iakttagelser om dykningar på *Vasa* bör ju ha gjorts då han arbetade i Stockholm.

Kurt Eriksson säger något som är av betydelse i sammanhanget, nämligen att man dykt och bärgat på *Vasa* som övning för flottans dykare. Den uppgiften är intressant eftersom den visar att även *Vasa* var ett av de gamla vrak av örlogsskepp som flottans dykare bedrev övningar på (och då ofta även bärgade föremål från). Detta passar mycket väl in i en praxis som utvecklats inom flottan, innebärande att dess dykare återkommande dök på de gamla vraken av flottans fartyg från 1600-talet, i första hand för övnings skull. Dessa dykningar kan följas tillbaka till mitten av 1800-talet. Denna praxis kan beläggas både i vattnen kring örlogsbasen i Karlskrona, i Kalmarsund, i Stockholms skärgård och i Stockholms ström.²⁶ Den har således bedrivits in i modern tid. Författaren till denna text deltog under 1960- och 1970-talen som tjänsteman vid Statens Sjöhistoriska Museum som observatör vid sådana marina dykarövningar på gamla örlogsskeppsvrak, då man även bärgade delar från vraken. Efter att *Vasa* lokaliserats 1956 tillämpades återigen just detta slag av övningar för att förbereda bärgningen, nämligen genom utbildningsövningar för flottans dykare på *Vasas* vrak. Detta skedde dels under åren fram till bärgningen från 1956 till 1961, dels under fyndupptagningarna på vrakplatsen från 1963 till 1967.

Ingenjör Erikssons vittnesmål är än så länge det enda kända om marina dykarövningar och bärgningar på *Vasa* under 1900-talets förra del. Det är viktigt att kunna utforska denna del av *Vasas* historia vidare för att kunna klarlägga när och hur dessa dykarövningar på vraket utfördes. Man kan formulera flera frågor kring dessa dykningar på *Vasa* för fortsatt utforskning: var dessa marina dykarövningar enstaka företeelser eller något som bedrevs årligen eller mer regelbundet? Det är möjligt att flottans arkivserier på Krigsarkivet kan innehålla



Fig. 8. Ledaren för bärgningsbolaget S. Olschanski, Simon Olschanski (t.h.) och kaptenen i flottan Lemmy Stackell, vilka bägge var engagerade i bärgningsplaner för Vasa 1920–1921. Den senare hade utsetts till riksantikvariens kontrollant vid bärgningarna på Riksäpplet och Gröne Jägaren 1921, vilka utfördes av samma bärgningsbolag. Männen står på bärgningsfartyget Sigrids däck vid en järnkanon i sin lavett, bärgad från vraket av Gröne Jägaren i oktober 1921. (Statens sjöhistoriska museums bildarkiv)

dokumentation av dessa dykarövningar. Finns det någon kunskap om vad de marina dykarna bärgat från *Vasa*? Enligt Kurt Erikssons far tog man upp föremål från *Vasas* akterkastell. Kan det ha varit fråga om skulpturer från detta? Finns några sådana fynd bevarade hos efterlevande till bärgarna eller annorstädes, eller uppgifter om, alternativt bilder av sådana?

Planer för och ansökan om bärgning av *Vasa* 1920–1921

Det kom att dröja omkring tjugo år från det att 1890-talets intresse på *Vasas* vrak upphört i början av 1900-talet till dess att det återuppväcktes igen. År 1920 påträffades och bärgades flera bronskanoner på vraket efter örlogsskeppet *Riksnickeln*, förlist vid Viksten i Stockholms södra skärgård 1628. Bärgningen av kanonerna, vilka följande år inbringade en stor summa pengar till bärgarna, öppnade dörren till en period av vrakletande som också inkluderade *Vasa*. Ledande i denna verksamhet var två bröder, Leonard och Simon Olschanski, delägare i Bärgningsbolaget S. Olschanski. Fyndet av kanonerna på *Riksnickeln* sommaren 1920 kom att medföra att historikern, senare professorn i ämnet vid Stockholms högskola, Nils Ahnlund (1889–1957) den 20 juli 1920 i *Svenska Dagbladet* publicerade en artikel om dessa och skeppet de tillhört. Han nämnde också att ett ännu finare vrakfynd väntade mitt i Stockholms ström, nämligen *Vasa*.

Den 28 augusti 1920 inkom en ansökan till Överståthållarämbetet från bröderna Olschanski om att få bedriva bärgning på vrak i vattnen mellan Beckholmen och Tegelviken i Stockholm.²⁷ Ansökan avsåg upptagande av skeppsvrak och man vill ha ett tillstånd för detta under två år. Det är helt klart, även om detta inte nämndes i ansökan, att det var *Vasa* som man var intresserad av. Den 29 augusti, dagen efter bärgningsansökans inlämnande, publicerades i *Svenska Dagbladet* en ny och större artikel av Ahnlund, nu om *Vasa* och dess historia och vrakets läge på botten. Det var sannolikt ingen tillfällighet att ansökan och artikeln var samordnade i tiden på detta sätt. Det kan även ha funnits ett samråd mellan bärgarna och Ahnlund i syfte att åstadkomma en sådan samordning.

Bröderna Olschanskis bärgningsansökan avslogs emellertid av överståthållarämbetet och dess polisavdelning. Man ansåg att ett sådant bärgningsprojekt skulle vara till hinder för sjöfarten i hamnen.²⁸ Beslutet publicerades också i en artikel i *Dagens Nyheter*.²⁹ Bröderna Olschanski vände då i stället sitt bärjarintresse mot vraken efter örlogsskeppet *Riksäpplet* och därefter *Gröne Jägaren*, förlista vid Dalarö 1676, där man året efteråt genomförde omfattande upptagning av svartek och andra fynd (Fig. 8). Man sökte också efter bronskanoner i vraken men fann inga. Intresset för vraket efter *Vasa* hade bröderna dock inte släppt. I en intervju i *Stockholms-Tidningen* den 22 augusti 1921, i samband med bärgningarna på *Riksäpplet*, nämnde Simon Olschanski att han

”flera gånger” hos Kunglig Befallningshavande, dvs. Överståthållaren, hade ansökt om att få bärga *Vasa*, som han ansåg vara ett mycket eftertraktat fynd, men att han hade fått avslag.

En annan person som också intervjuades i pressen vid bärgningarna på *Riksäpplet* var kaptenen vid flottan Lenny Stackell. Han var utsedd att fungera som riksantikvariens ombud vid bärgningarna. Även han framförde i en intervju, publicerad i *Stockholms-Tidningen* den 4 september 1921, hur angeläget det vore att kunna bärga *Vasa*, och hur många kanoner som kunde finnas ombord i detta fartygsvrak. Endast handlingar som behandlar en ansökan från bärgningsfirman S. Olschanski om att bärga *Vasa*, den från augusti 1920, har återfunnits i Stockholms stadsarkiv. Att Simon Olschanski angav att han ansökt flera gånger om detta kan möjligen betyda att han även gjort muntliga framställningar.

Vad visste då bärgningsbolaget om läget för *Vasas* vrak, när ansökan gjordes 1920? Beträffande både bärgningsansökningarna av Fahnehjelm på 1840-talet, och ägarna av bärgningsbolaget Njord på 1890-talet, liksom flottans dykares övningar och bärgningar på vraket i början av 1900-talet, finns det arkivmaterial eller muntlig information som visar att man lokaliserat vraket. Det har däremot varit oklart i vilken utsträckning bärgningsbolaget S. Olschanskis ägare kände till *Vasas* exakta vrakplats. Både ansökan om bärgning 1920 och bärgarnas utsagor i pressen är otydliga på den punkten, troligen med avsikt, enligt gängse vrakbärgarmanér. Om man gav information till allmänheten om var ett vrak låg, öppnade man ju för andra bärgare att lokalisera och eventuellt bärga på det.

Ahnlund föreslog i artikeln den 29 augusti 1920 ett läge för *Vasas* vrak nära Tegelviken vid Södermalm, som han även illustrerade med en markering på en karta i artikeln. Han hade, som den historiker han var, nått denna uppfattning genom att studera arkivuppgifter från tiden för förlisningen. Han representerar i detta de historiker som genom tiden skildrat *Vasas* förlisning i olika historiska arbeten. De utgår från de nämnda källorna som dock är oprecisa vad gäller vrakets läge. Enligt en uppgift, lämnad år 2005 av en systerson till bröderna Olschanski till författaren av denna artikel, visste de presumtiva bärgarna 1920 på 50-60 meter när var *Vasa* var belägen.³⁰ Hur hade de nått denna kunskap? Enligt samma släkting hade bärgningsbolaget inte dykt i området eller sökt aktivt efter vraket.

Det verkar alltså uppenbart att både Simon Olschanski och Lenny Stackell, i tidningsintervjuer vid Riksäpplets vrakplats hösten 1921 om en tänkbar

bärning av *Vasa*, ”mörkade” om var skeppet låg. Det skedde som sagt sannolikt för att hindra att andra skulle kunna få vetskap om detta. De yttrar sig inför intervjuarna på ett sätt som talar för detta.³¹ Samma attityd görs tydlig av Simon Olschanski i en intervju i *Dagens Nyheter* året innan.³² I denna anmäler man att direktör Olschanski har ansökt om tillstånd ”att vidtaga åtgärder för att uppta påträffade sjunkna skeppsvrak mellan Beckholmen och Tegelviken”, dvs. man informerar om Olschanskis ovan nämnda ansökan om vrakbärgning. I samband med detta sägs också att man har anledning ”antaga att det skulle vara den år 1628 förolyckade örlogsmannen Vasen som påträffats och som givit anledning till direktör Olschanskys anhållan”. (I tidningsartiklarna i detta ämne vid denna tid stavar man namnet Olschanski felaktigt som Olschansky).

Därefter görs det något överraskande tillägget att ”Schaktmästare Blomkvist i Spånga, som har gjort fyndet, meddelar att det är efter en påstötning från honom som direktör Olschansky gjort sin framställning till överståthållarämbetet”. Den senare förnekade i samma artikel att detta var fallet. Han förklarade ”att han inte visste någonting om att ett nytt krigsfartyg skulle ha anträffats. Han hade ingivit sin ansökan endast därför att han ville försäkra sig om alla blivande fartygsfynd mellan Beckholmen och Tegelviken. Direktör Olschansky ställde emellertid i utsikt att närmare underrättelser angående Vasen skulle kunna lämnas senare.”

Uppgiften om schaktmästaren Blomkvists lokalisering av *Vasa* är ämnet för ännu en artikel i *Dagens Nyheter* några dagar före den föregående.³³ Av denna framgår att en schaktmästare A. Blomkvist tagit kontakt med *Dagens Nyheter* och berättat att han ”under arbete på Strömmen råkat på fartyget [dvs. *Vasa*; författarens anmärkning] och alltså, om han ej tagit miste, exakt kan utvisa den plats där fartyget ligger”. Han hade fastnat med draggarna till sin arbetsflotte i ”skrovet av någon järnbeslagen skuta eller pråm eller också, vilket han icke alls håller för otroligt, just i Vasen. Dels äro nämligen skutor och pråmar, enligt hr Blomkvist, mycket sällan järnbeslagna och dels stämmer avståndet från land [vilket måste vara Beckholmens södra strand; författarens anmärkning] och djupet fullkomligt med de gamla uppgifter som finnas om platsen för Vasens förolyckande, respektive 130 meter och 18 famnar”. Dessa måttuppgifter stämmer med läget för *Vasa*, som vi känner det idag. Vraket låg 100-130 meter söder om Beckholmens södra strand, och djupet på platsen anges på de i denna text redovisade, äldre kartorna till omkring 18 famnar.³⁴

Den bild som framträder är alltså sammanfattningsvis den att bärgningsbolaget S. Olschanski sensommaren 1920 gör en ansökan om vrakbärgning mellan Tegelviken och Beckholmen. Samtidigt publicerar historikern Nils Ahnlund en artikel i *Svenska Dagbladet* om *Vasas* förlisning i samma område. I en tidningsartikel vid denna tid avvisar Simon Olschanski uppgiften om att bolagets ansökan avsåg *Vasa*. Tvärtom var det fråga om att "han ville försäkra sig om alla blivande fartygsfynd mellan Beckholmen och Tegelviken".

Till bilden hör då att schaktmästaren Blomkvist enligt egna uppgifter i *Dagens Nyheter* tagit kontakt med Olschanski och berättat om hur han fastnat i något, som han uppfattat som *Vasa*, på den plats där fartyget borde vara beläget och att han "exakt kan utvisa den plats där fartyget ligger". Han säger också att "det är efter en påstötning från honom som direktör Olschansky gjort sin framställning till överståthållarämbetet". Däremot hade troligen inte läget bekräftats genom dykning. Kontakten mellan Blomkvist och Olschanski bör ha ägt rum före de senares ansökan om bärgning. Var det till och med så att ansökan från bröderna Olschanski om bärgning av vrak mellan Beckholmen och Tegelviken hade initierats av schaktmästarens information om fastnan i vad som uppenbarligen var *Vasas* vrak? Var det detta som gav ledarna av bärgningsbolaget idén till bärgningsansökan, som trots formuleringarna i denna uppenbarligen hade fokus just på *Vasa*? Dessa kan vara de förutsättningar som var anledningen till att hans efterlevande släkting cirka 85 år senare uppgav att bärgarna visste var *Vasa* var beläget på 50-60 meter när.

Det finns skäl att stanna en stund inför kaptenens, och den antikvariske kontrollanten vid *Riksäpplets* vrakplats 1921, Lenny Stackell, *Vasa*-intresse vid denna tid. Han hade ett vitalt sjökrigshistoriskt intresse som han bl.a. utvecklade som författare till artiklar i ämnet, bl.a. i tidskriften *Hvar 8: e dag*. Detta intresse framgår också i flera av tidningsartiklarna om Olschanskis planerade bärgningar av vraken efter 1600-talskeppen *Riksäppet*, *Gröne Jägaren*, då även *Vasa* nämns, som publicerades i Stockholmstidningar år 1921.³⁵ Av dessa artiklar framgår att Stackell hade i uppdrag av bärgningsbolaget att utreda de historiska förhållandena och belägenheten för de vrak man avsåg att bärga. Han hade även 1920 fått uppdraget, antagligen av Artillerimuseet, som hade dessa om hand, att utreda proveniensen och typologin för de kanoner, som bärgats från *Riksnickeln*. Han var engagerad i tillvaratagandet och konserveringen av dessa.³⁶

I artikeln i *Stockholms-Tidningen* den 4 september 1921, då han diskuterade en kommande bärgning av *Vasa*, säger Stackell:

Vasen är ogensågligen den finaste av alla de gamla örlogsvrak, som ligga i våra farvatten, och det är nästan kuriöst, att inga allvarliga ansatser tagits för att rädda upp en del av dyrbarheterna från detta gamla fartyg, som sjunkit midt i Stockholms inlopp några stenkast från den äldre örlogskajen. Ty det är inte småsaker, som skulle kunna hämtas upp från regalskeppet Vasen. På den plats, där den sjönk, vila alla dess 104 kopparkanoner, av vilka många äro unika ur krigs- och vapenhistorisk synpunkt. Enbart koppargodset, varav de äro gjutna, har en sammanlagd vikt av 70 000 kg och ett skrotvärde av över 100 000 kr.

Stackell visste uppenbarligen inte att de flesta kanonerna på *Vasa* bärgats redan på 1600-talet och han verkar även ha misstagit sig rörande antalet kanoner, som var 64 och inte 104.

Det är tänkbart att han även gjort motsvarande historiska utredning i samband med planeringen av bärgning av *Vasa* 1920, som de för de andra vraken 1921. Det finns idag inte något belägg för detta, men det kan vara ämnet för framtida forskning att undersöka frågan. Det är också fullt möjligt att Stackell, född 1875 och sjöofficer sedan seklets början, kände till flottans dykares övningar på *Vasa* tidigare under 1900-talet. Dessa dykare hade utgått från örlogsstationen i Stockholm, där han själv tjänstgjorde (se ovan). Genom de informationer han kunnat få från dem kunde han också ha haft möjlighet att ta ställning till och bestämma vrakets läge. Han kan också ha känt till bärgningsbolagen Njords och Bottenhafvets verksamhet kring skeppet under 1890-talets senare del.

Inom parentes kan tilläggas att Stackell i en av intervjuerna 1921 även berättade om andra nu i vår tid väl kända, äldre skeppsvrak, som även varit på tapeten bland tidigare generationer av vraksökare. Dit hörde vraken efter det tidigare nämnda *Riksäppet*, *Gröne Jägaren* och *Resande Man* (det sistnämnda ca trettio år senare upptaget av Anders Franzén i hans marinarkeologiska forskningsprogram). Stackells yttrande i ämnet 1921 är uppenbarligen ännu ett nedslag för traditionen kring flottans berömda skepp och förlisningar, en "lore" i vilken berättelsen om *Vasas* öde var och är en del. Det är uppenbart att Stackell var en i raden av bärare av den örlogshistoriska tradition, som omfattade detta ämne.

Ännu ett nedslag för detta intresse återfinns drygt femton år efter bärgningsprojektet kring *Vasa* 1920–1921. Historikern Nils Ahnlund, som hade lyft fram *Vasas* öde i artiklar i *Svenska Dagbladet* sommaren 1920, höll den 10 juni 1937 ett föredrag vid kustflottans sommarfest vid den gamla örlogshamnen vid Älvsnabben i Stockholms södra skärgård. Han säger i detta föredrag, som han sedan kom att publicera två gånger, 1937 och 1943, att:

den svenska allmänheten fick en hälsning från det förgångna sommaren 1920, då en dykare på havsbotten vid Vikstens skär anträffade lämningar efter ett överslammat skepp med ärgiga kopparkanoner. Det var vad som återstod av det hösten 1628 förolyckade svenska örlogsskeppet *Riksnnyckeln*. Och vid samma Vikstens skär omkom 1660 en av Karl Gustavs skickligaste diplomater, Schlippenbach, på färd till utlandet i ett viktigt uppdrag.³⁷

Det senare avsåg just förlisningen av skeppet *Resande Man* på vilket skepp Schlippenbach färdades. Dess förlisning var alltså känd och av intresse för både Hübendick på 1890-talet, Stackell på 1920-talet och Ahnlund på 1930- och 40-talen.

Bärgningsfirman S. Olschanski gick i likvidation 1922.³⁸ Därefter syns intresset för bärgning av *Vasa* ha ebbat ut. Vi vet idag att det är först när Anders Franzén fångades av idén att lokalisera skeppet på 1950-talet som det väcktes igen. Det kan vara av betydelse att veta att Franzén i samband med sökandet efter vraket hade kontakt med både Ahnlund och Stackell, dvs. de två som varit engagerade som rådgivare i bärgningsförsöket 1920. Vid ett samtal med författaren av denna artikel i början av 1990-talet berättade Franzén att han kände Stackell och fått informationer av honom om *Vasa*. Den senare var även med som gäst i dykarbåten under en av dagarna när *Vasa* lokaliserades i september 1956, vilket redovisas i en rapport skriven av Franzén.³⁹ Franzén stod då enligt rapporten också i kontakt med Ahnlund för att informera denne och rådgöra om frågor kring vraket.⁴⁰ De äldre forskarna och traditionsbärarna Ahnlund och Stackell var båda delaktiga i bärgningsprojektet på *Vasa* i början av 1920-talet. De var också delaktiga i den betydligt yngre Anders Franzéns lokalisering av *Vasa* på 1950-talet. Ser vi här ännu ett exempel på hur den örlogshistoriska traditionen om de gamla krigsskeppen förmedlas från en generation till nästa?

Sex olika kartor från 1700- och 1800-talen över Stockholms ström med markering av *Vasas* läge – en sammanfattning

Två kartor från 1800-talets första hälft och två från 1890-talet med markering för *Vasas* läge på Stockholms ströms botten har beskrivits ovan. Det finns ytterligare två kartor av Stockholms ström, bägge tillkomna år 1780, på vilka det framgår var *Vasas* vrak är beläget. Det finns således sammanlagt sex äldre kartor över Stockholms ström, alla i olika Stockholmsarkiv, på vilka *Vasas* läge är särskilt markerat eller framgår genom djupangivelserna i dem. Detta ger anledning att sammanfatta och söka bedöma den kunskap om läget för *Vasas* vrak som dessa kartor förmedlar. De aktuella kartorna är i kronologisk ordning:

Krigsarkivet: Norra Lotsdistriktet B, No 59. Litt. IX No 17 (Kra 1955 nr 14): *Special Charta öfver Stockholms Hamn. Afmätt 1780 uti October af Lars Malmsten.*

Stockholms stadsarkiv: *Special Charta öfver Stockholms hamn Afmätt och plicktad år 1780.* No 23 HK 55.

Krigsarkivet: Karta nr 17 i Sjökarteverkets kartor 515 b: *Karta öfver Stockholms Ström Mätt År 1836. Kartan är lagd uti rättvisande Nord* (Fig. 3).

Stockholms stadsmuseums arkiv: Karta Acc. nummer A6/33: 46: *Karta utvisande vattendjupet efter lodlinjer mellan Djurgården och Södermalm, 335 x 455 mm, handritad tuschritning på tunt papper.* Den har kalkerats på kartan från 1836 och kan antas vara tillkommen på 1840-talet (Fig. 2).

Tekniska museets arkiv: I Ludwig Andreas Hubendicks arkiv där: Två kartor från 1890-talet kalkerade på kartan från 1836 med *Vasas* läge särskilt markerat och med enslinjer för läget angivna. (Fig. 7).

På de två kartorna från år 1780 har man inte gjort någon särskild markering av *Vasas* läge på botten av Strömmen. Däremot ger de angivna djupmått för lodskotten i kartorna vid vrakplatsen beskedet att det där är nästan tio famnar, dvs. nära arton meter (!), grundare än i omgivande vatten. Av de fyra kartor-

na från 1800-talet är en tillkommen 1836, en med all sannolikhet på 1840-talet och två på 1890-talet. På kartan från 1836 är *Vasas* läge markerat med en streckad cirkellinje såsom grund markeras på denna och andra kartor och därtill med djupangivelser. Detta visar att det är fråga om en kraftig uppgrundning på platsen. Även på denna karta är det cirka tio famnar grundare vid vrakplatsen än i omgivande vatten. Man har lagt lodskott runt omkring vraket för att avgränsa den uppgrundning det utgör.

Kartan från 1840-talet är som sagt kalkerad på en del av kartan från 1836. På den förra återfinns identiskt samma markering för uppgrundningen vid *Vasas* vrak som på kartan från 1836. Därtill har man bredvid denna markering skrivit ordet "vrak" i kartan. Det är ett entydigt belägg för att man då visste vad uppgrundningen söder om Beckholmen utgjordes av. Vid denna tid ansökte som nämnts Fahnehjelm (år 1844) med stöd av dokument från 1620-talet om att få bärga *Vasa*. Det är med andra ord knappast någon tvekan om att denne då kände till att det "vrak", som markerats på kartan, var vraket efter *Vasa*. De två kartorna från 1890-talet har också haft kartan från 1836 som kalkeringsunderlag, även dessa med dennas lodningsdjup kring *Vasas* vrak inlagda och nu dessutom med enslinjer inritade över vraket för angivande av dess läge. På ett till kartorna bifogat papper har man skrivit ned de objekt i det omgivande stadslandskapet som man valt för att med de två enslinjerna kunna återfinna vrakets läge.

Sett i ett efterhandsperspektiv blir den kanske viktigaste slutsatsen av en analys av informationen om *Vasas* läge på dessa sex kartor följande. Om man söker och finner dessa sex kartor från skilda tider under 1700- och 1800-talen i olika offentliga arkiv i Stockholm, behöver man inte leta efter *Vasas* läge alls. Det framgår alldeles tydligt vid en sammanläggning av uppgifterna i dem var vraket är beläget. De lodade djupen till övre delarna av *Vasas* skrov på kartorna från 1780 anger att detta är betydligt högre då än på kartan från 1836, dvs. 56 år senare. Det är möjligt att man i detta kan ana att skrovet brutits ned under perioden. Även det djupmått och vrakets höjd över botten som Fahnehjelm redovisar 1850 i skriftlig form, ger samma information.

Intresset för och kunskapen om *Vasas* vrak genom tiden

Den period i *Vasas* förhistoria som behandlas i denna text omspannar i första hand tiden från cirka 1840 till 1950-talet. Bärgningarna på vraket efter *Vasa* under 1600-talet är väl beskrivna av sjökrigshistorikern Georg Hafström.⁴¹ Vi vet fortfarande mycket litet om kunskapen om *Vasas* vrak, eventuella bärgningsförsök eller annan aktivitet på vraket på 1700-talet och de första årtiondena på 1800-talet. På den punkten tiger, med undantag av några få uppgifter, än så länge de historiska källorna.

Dykningar på vraket var betydligt svårare att utföra innan dykning med dykardräkt introducerades i Sverige på 1840-talet. Dykning med dykarklocka användes vid kanonbärgningarna på vraket av *Vasa* på 1600-talet. Metoden hade ju före dykardräktens introduktion varit den enda kända och tillämpade metoden och den var mer omständlig än den med dykardräkt. Antalet dykarklockor i landet var dessutom begränsat. De som fanns användes för bärgning på och av fartyg som förläste längs kusterna, eller för byggnadsarbeten eller andra undervattensarbeten inom flottan och i civila hamnar. Dessa dykeritekniska förutsättningar bör ha begränsat möjligheterna till direkta kontakter med *Vasas* vrak under tiden före 1840.

Det är emellertid tydligt att minnet av skeppet levte kvar i Stockholm in på 1700-talet efter de sista kanonbärgningarna på 1680-talet. En uppgift som bekräftar det ingår i Hubendicks arkiv vid Tekniska museet. Han har att döma av mängden excerpter och förteckningar över äldre kända vrak i arkivet, skrivna med hans handstil, gått igenom litteratur och äldre handlingar och excerpterat samt antecknat uppgifter om *Vasa* och andra gamla vrak. I en sammanställning av sådana uppgifter har han infört ett citat som lyder. "*Vasa* med många kostbara saker sjönk 1631 i okt. icke långt från Blockhusudden. 1740 låg det ännu kvar ehuru man flera gånger sökt taga upp det." Inte för någon av de uppgifter om äldre vrak som finns i denna Hubendicks sammanställning har källan angivits, så inte heller för denna.

Det är däremot inte någon tvekan om att den är hämtad ur J. G. Rüdlings Supplement till thet i Flor Stående Stockholm, tryckt i Stockholm just år 1740, där samma formulering om *Vasa* återfinns.⁴² Den anförda uppgiften visar att man mot mitten av 1700-talet, omkring 55 år efter att de sista kanonbärgningarna på *Vasa* genomförts på 1680-talet, behållit kunskapen om det stora vra-

ket efter *Vasa* på botten av Stockholms ström.⁴³ Man bör räkna med att vissa yrkesgrupper i Stockholm, nämligen de som genom tiden har haft ansvaret för Stockholms hamn och sjöfarten där, var medvetna om att det låg ett stort vrak mitt i hamnens inseglingränna. Det bör ha ställt till en hel del bekymmer för ankrande fartyg genom att dessa fastnade med ankarna i vraket. Att man var medveten om det hinder som vraket utgjorde, kan ses på de två sjökorten över Stockholms ström från 1780 och även på det från 1836. På de förra har den kraftiga uppgrundningen vid *Vasas* vrak som sagt lodats och dess djupmått angivits, och på det senare även registrerats med en markering för grund.

Knappast någon som läser denna artikel kan vara i tvivelsmål om att från och med att dykarteknik med dykardräkt infördes i Sverige omkring 1840 har *Vasa* och även dess läge på botten av Stockholms ström varit känt inom grupper som intresserade för dykning och bärgning på vraken efter de gamla örlogsskeppen. Vraket har dessutom lokaliserats och blivit besökt i flera olika omgångar. Man har också ansökt om att bärga vraket minst tre gånger, på 1840-talet, på 1890-talet och 1920. Den allmänt spridda historiska bilden av fartyget idag förtäljer ju att det låg gömt och glömt på Strömmens botten från slutet av 1600-talet, då den sista av kanonbärgningarna upphörde, till dess att det lokaliserades i början av 1950-talet. Så förhåller det sig alltså inte. Tvärtom har det från omkring 1840 varit föremål för den ena bärgningsverksamheten efter den andra. Dessa har, som framgår av det här presenterade arkivmaterialet, inträffat med ungefär 20 till 25 års mellanrum: på 1840-talet, omkring 1870, på 1890-talet, troligen i början av 1900-talet och omkring 1920. När man på 1950-talet inledde den *sjätte, hittills kända* bärgningsverksamheten i modern tid och den som ledde till fartygets slutliga bärgning, hade det gått något längre tid, drygt 30 år, sedan man sist 1920 ansökte om att bärga vraket.

I flera fall har de som utfört lokalisering och andra åtgärder på *Vasa* under ett skede, fortfarande varit aktiva när nästa verksamhet inleddes. De bör alltså ha kunnat stå i kontakt med och lämnat informationer till efterföljare i nästa skede. Det kan ha gällt för Fahnehjelm som fortfarande var aktiv när Stockholms Dykeribolag under 1860-talets senare del intresserade sig för *Vasa*. Motsvarande kan ha gällt för två av personerna engagerade i bärgningsprojektet på 1890-talet, nämligen ingenjören Sven Jehander och dockmästaren Feodor Werner. Bägge hade engagemang för skeppsdockorna på Beckholmen när dessa byggdes ut omkring 1870. Det var i samband härmed som Stock-

holms dykeribolag hade uppdrag för denna utbyggnad. Bolaget hade då även uppgiften att rensa sjöleden in till Stockholm, i vilken *Vasas* vrak låg utanför dockorna. Stackell deltog 1920–1921 i planeringen för bärgning på vraket efter *Riksäpplet* och även för motsvarande på *Vasa*. Han hade enligt egen uppgift i pressen hösten 1921 studerat motsvarande verksamheter i äldre tid i arkiven. Det är inte otroligt att han i flottans eller andra arkiv som intresserad amatörforskare stött på någon av de här beskrivna kartorna på vilka *Vasas* läge framgår (se ovan). Han hade säkert också genom bröderna Olschanski informerats om schaktmästaren Blomkvists lokalisering av *Vasa* 1920. När Anders Franzén lokaliserade *Vasa* 1956 hade han i sin tur kontakt med, och fick informationer från, två av dem som engagerade sig i bärgningsplanerna 1920, historikern Ahnlund och just Stackell.

Lokaliseringen av *Vasa* 1956

I två artiklar i *Svenska Dagbladet* i september 1956, bara några veckor efter att *Vasas* förlisningsplats nu återigen identifierats, beskrevs samarbetet mellan Franzén och Ahnlund för att genomföra detta. Artiklarnas innehåll tycks inte ha uppmärksammats tidigare i litteraturen om lokaliseringen av *Vasa* på 1950-talet. Det kan därför vara värt att redovisa dem för att belysa hur man nu presenterade lokaliseringen av *Vasa*.⁴⁴

I den första artikeln, den 22 september, skildras Anders Franzén sökande efter vraket:

Det sensationella fyndet har föregåtts av ett ihärdigt pusselarbete av hr Franzén, som tidigare hjälpt Sjöhistoriska museet med efterforskningar, speciellt av örlogsfartyg från stormaktstiden. Redan för många år sedan stötte han i arkivhandlingarna på regalskeppet *Wasa*, `det stora, sköna skeppet som nedersunket är bak Lustholmen, strax på denna sida Daneviken` [...] På de första indikationerna i urkunderna gav sig hr Franzén ut på Strömmen och draggade för att finna fartyget. Arbetet var besvärligt på grund av det stora djupet, den intensiva trafiken och de många kablarna. Trots åtskilliga arbetstimmar under ett par somrar uteblev det önskade resultatet. Experter talade om för amatören att fartyget för länge sedan sjunkit ned i dyn och var omöjligt att finna. Men hr Franzén vägrade att ge sig. Han gjorde undersökningar

i samverkan med Gatukontorets laboratorium, där det fastslogs att slamavlagringarna omöjligt kunde vara så stora att de dolde fregatten. En dag i somras när hr Franzén var uppe på Riksarkivet i ett helt annat ärende hittade han ett brev från rådet till Gustav II Adolf, vilket var daterat den 12 augusti 1628, två dagarna efter förlisningen. Förutom den preliminära redogörelsen av händelseförloppet förekom där namnet "Bleckholmsudden", utanför vilken förlisningen skulle ha skett. Jag gissade att det måste röra sig om Beckholmen, berättar hr Franzén. Efter vissa navigatoriska beräkningar fastslog jag det ungefärliga läget, tog en chans grundad på dåtidens osäkerhet om ortsnamnen och gav mig ut för att dragga. Med lodet kunde jag rätt snart känna skillnader i bottenhöjden och sedan var det inte svårt att övertala örlogsvarvet att förlägga dykarskolans årsprov till platsen. Ett stort skepp påträffades och efter de fynd som hittills kunnat göras råder det ingen tvekan om att det är "Wasa" som vi hittat...

I en artikel i samma tidning följande dag lämnar historieprofessorn Ahnlund en skildring av sina insatser för att göra *Vasas* läge känt och för hans kunskaper om det. Artikeln inleds med en redovisning av Ahnlunds artikel om *Vasa* i *Svenska Dagbladet* 1920 och om fynden av bronskanoner som man samma år gjort vid Viksten. Ahnlund hade kunnat konstatera att de härrörde från vraket efter skeppet *Riksnnyckeln*, förlist där samma år som *Vasa*, 1628. I artikeln säger Ahnlund därefter:

Från det ena fartyget till det andra var alltid steget kort, helst som det föreligger ett ganska rikt dokumentariskt material i ämnet. Olyckan med "Vasen" var inte okänd när jag förde saken på tal. Förlisningen omtalas av Zettersten i hans 1890 utkomna innehållsrika verk om svenska flottans historia, första delen, och protokollet från riksrådets sammanträde med anledning av olyckshändelsen, vilket hölls redan nästa dag, föreligger i tryck sedan 1878. Men jag kompletterade i min artikel de först kända uppgifterna med en hel del nya – bland annat orienteringen mot Beckholmen – och skildrade dessutom de ihärdiga försöken att fiska upp kanoner ur Strömmen, som fortsatte i årtionden och först upphörde på Karl XI: s tid. Sedan dess har jag under årens lopp ur arkiven och litteraturen noterat så många nya iakttagelser om hela den här historien, att det tillsammans nog kunde bli en liten bok.

Intresse från olika håll för att ta upp saken på nytt har visst inte saknats, fortsätter professorn, särskilt i början. Herr Franzén är ingalunda den förste som jag kommit i förbindelse med av denna

anledning. Jag gjorde hans bekantskap för något mer än ett år sedan i juli 1955, under ett besök på riksarkivet och fäste då hans uppmärksamhet på den 35 år gamla artikeln i Svenska Dagbladet. Han var redan på spåret, men herr Franzén kan säkert bestryka att han där fann åtskilligt nytt av intresse. I fortsättningen har han stått i ganska livlig kontakt med mig och beredvilligt hållit mig à jour med undersökningarnas fortgång, medan jag å min sida har besvarat de förfrågningar han framställt på alla de punkter där mitt samlade material ger vägledning. Helt naturligt förbehåller jag mig dispositionsrätten över materialet som sådant.

Ahnlund nämner alltså att han haft flera kontakter med tidigare intressenter i *Vasa* och dess läge. Till dessa bör ju då ha hört bröderna Olschanski och kaptenen Stackell på 1920-talet. Man kan fråga sig om det har funnits flera därefter, som också haft planer på att lokalisera skeppet och då kontaktat Ahnlund för att få information för detta? Densamme nämner i artikeln att han vid den tiden hade ”många nya iakttagelser om hela den här historien, att det tillsammans nog kunde bli en liten bok”. Det kan ange att det i Ahnlunds efterlämnade handlingar kan finnas ytterligare kunskap om tidigt intresse för *Vasa*, dess öde, vrak och vrakplats. Artiklarna avslutas med beskrivning av det arbete som vid denna tid inletts på *Vasa* och planerna för dess tillvaratagande i framtiden.

Vrakbärning som svensk örlogshistorisk tradition och dess bärare

Om vi sammanfattar kan vi konstatera en svensk örlogshistorisk idéströmning, med berömda örlogsskepp och vraken efter dessa i fokus, som löper genom tiden. Denna tradition finns även i andra länder, men verkar mer utvecklad i Sverige än i flera andra sjöfararnationer. I denna tradition skildras sedan generationer dramatiska, sjökrigshistoriska händelser med stora örlogsskepp i centrum, däribland historien om skeppet *Vasas* förlisning. Man kan se denna tradition och dess uttryck genom tiden som det centrala temat, eller i vilket fall det ursprungliga, i det historiska intresset för *Vasa* och för andra vrak av gamla örlogsskepp. Detta är ett av flera skäl att söka mer information om och studera denna idéströmning, dess förekomst och utveckling. Denna örlogshistoriska tradition har sedan mitten av 1800-talet som nämnts även tagit formen av dykningar och bärgningar på vrak efter gamla örlogsskepp i svenska vatten, fö-

reträdelsevis sådana ur svenska flottan. Detta inleddes när dykartekniken med dräkt infördes i Sverige omkring 1840. Den tekniska innovationen medförde en ökning av dykarverksamheten, både den civila och den sjömilitära.

Studerar man bärgarverksamheten på historiska vrak i ett tidsperspektiv ska man finna uppgifter om en lång rad bärgningsoperationer på vrak av historiska örlogsskeppsvrak ända in i nutid. Dessa har varit av varierande omfattning, från bärgningar av några kanoner eller enstaka delar av skrovet, till omfattande undersöknings- och bärgningsprojekt som pågått flera år på ett och samma vrak.⁴⁵ Till denna verksamhet hör nu även de tidigare föga kända bärgningsprojekten på *Vasa*, som beskrivits i denna text. Man kan lägga märke till att dyknings- och bärgningsprojekt på historiska vrak av örlogsfartyg med tiden blivit mer omfattande och utförts på ett alltmer avancerat sätt. *Vasa*-projektet är den hittills ojämförligt största insatsen av detta slag i Sverige i fråga om omfattning, tid, och kostnader, särskilt när man inkluderar tillvaratagandet och exponeringen av skeppet. Det har nu pågått i mer än ett halvt sekel.

Vasabärgningen 1961 har följts av flera andra lokaliserings- och bärgningsprojekt på vrak av gamla örlogsskepp, några av dem i öppet vatten och på allt större djup. År 1980 lokaliserade Anders Franzén med medhjälpare skeppet *Kronan*, förlist 1676 på 28 meters djup utanför Öland. Vraket har sedan dess varit föremål för en avancerad undervattensarkeologisk undersökning under trettio år.⁴⁶ Drygt tio år senare, år 1991, lokaliserade man vad som först troddes vara Gustav Vasas kravel *Lybska Svan*. Fartygsvraket, påträffat på stort djup vid Franska sterna i Nämdöfjärden, omtolkades senare. Det bör ha varit en annan av de kraveller som ingick i den flotta och som Gustav Vasa inköpte från Lübeck i samband med sitt maktillträde. Denna kravell förliste på denna plats 1525.⁴⁷

Sommaren och hösten 2011, när denna text slutbearbetats, lokaliserades först Erik XIV:s stora kravell *Mars* eller *Makalös* och därefter örlogsskeppet *Svärdet*. *Mars* gick till botten 1564, under Nordiska sjuårskriget, på drygt 70 meters djup i öppet vatten norr om Öland.⁴⁸ *Svärdet* sänktes i samma sjöslag som *Kronan* sommaren 1676.⁴⁹ När dessa skeppsöden idag skildras i dagspressen utgår man från de beskrivningar av dem som återfinns i sjökrigshistoriska arbeten sedan 1700-talet, uttryck för den örlogstradition som behandlas i denna text.

Att den långa raden bärgningsprojekt på olika örlogsskeppsvrak från främst 1500- och 1600-tal successivt blivit mer avancerade, och utförts på allt stör-

re djup, har självfallet samband med söknings-, dykeri-, dokumentations- och bärgningsteknikens utveckling. Man kan nu dokumentera, undersöka och bärga på ett sätt som var otänkbart för bara ett par generationer sedan. Det har blivit möjligt att söka över stora bottenytor och arbeta på djup som förut var oåtkomliga. Goda exempel på denna utveckling är fynden av och de planer, som idag förs fram, för undersökningarna av de nyligen påträffade vraken av *Mars* och *Svärdet*.

Intresset för lokalisering av och dykning på *Vasas* vrak sedan 1800-talets mitt har, som det beskrivits här, burits från generation till generation inom grupper av intresserade. Dessa grupper utgjordes av personer som intresserade sig för skeppets historia, och för lokalisering, dykning och bärgning på det, och som i flera fall också hade syftet att kunna bärga fynd för försäljning. De var dels sjöofficerare med dykning som tjänsteuppdrag eller intresse, såsom t.ex. Fahnehjelm, Hubendick och Stackell, dels ägare till eller intressenter i bärgningsbolag. Bland de senare finner vi återigen Fahnehjelm (som på 1840-talet bildade ett bolag för sin dykar- och bärgningsverksamhet på vrak), ägarna till Stockholms Dykeribolag omkring 1870, ägarna till bärgningsbolagen Njord och Bottenhafvet på 1890-talet, samt bröderna Olschanski med dessas bärgningsbolag 1920.

Studerar man bevarade dokument från dessa tidigare bärgningsprojekt på *Vasa* (och andra vrak av gamla örlogsskepp) finner man snart som ett genomgående och gemensamt drag hos de personligheter som verkade i detta att de var utpräglade entreprenörer. De drevs av ett intresse att kunna finna stora krigsskepp med en spännande historia under lång tid förborgade i havets djup. De startade, ofta med dristighet och med ekonomiskt risktagande, söknings- och bärgningsverksamhet för detta. Man satsade både tid och resurser på detta med förhoppningen att kunna göra både ekonomisk vinst och bidra till den sjöhistoriska kunskapen, något som efterlämnade handlingar ger tydligt besked om. Det kan tilläggas att de som bärgade kanoner från *Vasa* under 1600-talet, uppenbarligen hade ett motsvarande intresse, men där tjänade det ekonomiska intresset som främsta drivkraft. Hafströms undersökning av denna verksamhet ger klara belägg för att också dessa var energiska entreprenörer i bärgarbranschen.⁵⁰

Ser man på lokaliseringarna av och verksamheterna på *Vasa* sedan 1800-talets mitt i detta tidsperspektiv finner man att den siste "lokaliseringen", nämligen Anders Franzén, passar mycket väl in i raden av föregångare. Även han

drevs alldeles tydligt av, och verkade med ett starkt entreprenörsintresse för, att lokalisera och bärga skeppet, särskilt när man fått klart för sig hur välbevarat det var. Han är den förste att formulera sig kring möjligheten att efter en bärgning förvandla det stora, välbevarade skeppet till ett museum i Stockholm, något han gör i den rapport han skriver och distribuerar vid årsskiftet 1956–1957. Franzén framträdde under senare delen av 1950-talet som en energisk marknadsförare av *Vasa*-projektet. Han hade tidigt en visionärs insikt om skeppets potential som museum.⁵¹ Man kan med stöd i denna artikel även se honom som en i en rad traditionsbärare och förmedlare genom tiden av en flerhundraårig, örlogshistorisk tradition med de stora örlogsskeppens historia och lämningarna efter dem i fokus.⁵²

Det längsta kapitlet i *Vasas* historia, det som omfattar tiden då skeppet ligger på Strömmens botten, är fortfarande i stor utsträckning utforskat

Sextonhundratals skeppet *Vasa* har efter dess bärgning skapat en unik möjlighet för människor att se ned i det svenska samhällets historia för snart 400 år sedan. Både skeppet i dess museum och fynden i det har blivit ett viktigt underlag till vår tolkning och förståelse av det tidiga svenska 1600-talet. Det finns samtidigt skäl att framhålla att skeppets värde som historisk källa kan ökas utöver detta. Det kan ske genom att man utforskar dess öden under det längsta och hittills i obetydlig omfattning skildrade kapitlet i skeppets historia, nämligen de århundraden då det ligger på botten av Stockholms ström. Därigenom kan man utvidga kunskapen kring *Vasa* till att omfatta 1700-talet och inte minst 1800-talet och även det tidiga 1900-talet. Till denna del av skeppets historia hör de bärgningsprojekt som utförts på vraket genom tiden. Det avser de tillfällen då man varit i kontakt med det och hur verksamheten på vraket då gestaltat sig.

Vi har hittills en mycket ofullständig kunskap om de hittills fem kända bärgningsprojekten eller -verksamheterna på *Vasa* efter 1840, innan man på 1950-talet inleder det sjätte, det som leder till skeppets bärgning. Vi känner till de bärgargrupper som engagerade sig i fartygsvraket och en del av dessas historia och namnen på flertalet av de personer som bedrev dem. Vi vet också något om organisationen kring de olika verksamheterna. Däremot vet vi nästan inget om hur man genomförde aktiviteterna på vraket, hur man arbetade under vat-

ten, vilka iakttagelser man kan ha gjort, om man bärgade föremål eller delar av skrovet. Man vet inte heller vilka föremål som man kan ha bärgat och vad man i så fall gjorde med dessa. Finns sådana fynd bevarade någonstans? Finns det handskrifter eller annat arkivmaterial, t.ex. bilder, bevarade som på något sätt kan svara på frågor kring denna del av skeppets bärgningshistoria.

En fortsatt utforskning av bärgningsverksamheten på *Vasa* genom tiden kan inte bara innebära fördjupad kunskap om skeppet. Det kan också föra fram till ny historisk kunskap på andra områden. Det gäller bärgningsteknikens och dykeriteknikens historia. Lokalisering och bärgningsverksamhet på *Vasa* visar sig som framgång vara nära kopplad till utvecklingen av dykar- och bärgningstekniken i landet. I fokus står också Stockholms historia med särskild inriktning på hamnens och dess sjöfarts historia. *Vasas* öde som vrak är ju genom tiden intimt förknippat med stadens hamn och det som där skett. Skeppets läge visar sig flera gånger ha markerats på kartor över hamnen. På 1860-talet kan det ha varit föremål för försök till bortröjning (av Stockholms Dykeribolag) för att förhindra att det hindrade sjöfarten i hamnen. Dessa och anknytande frågor bör utforskas vidare.

Den kanske viktigaste kunskapspotentialen ligger emellertid i den personhistoriska aspekten. En lång rad framträdande personligheter i Stockholm visar sig ha varit engagerade i lokalisering och bärgningsverksamhet på *Vasa* genom tiden. En rad företrädare för stockholmskt näringsliv och samhälle har, som framgått, genom generationer engagerat sig i detta. Ytterligare en fråga framstår som angelägen att studera, när man utgår från det längre tidsperspektivet, rymmande flera bärgningsverksamheter på *Vasa* genom tiden: Vilka faktorer eller förhållanden var det som ledde till genombrottet på 1950-talet, det som ledde till en genomförd bärgning av hela skeppet? Denna fråga bör studeras sedd i förhållande till tidigare bärgningsverksamheter på vraket. Dessa nådde ju trots uttalade bärgarambitioner inte fram till ett genomfört resultat.

Att söka ny kunskap om *Vasas* bärgningshistoria

Inget av de fem bärgningsverksamheter på *Vasa* som hittills kunnat identifieras i de historiska källorna mellan 1840 och 1920, är alltså fullständigt utforskade. Tvärtom är vissa av dem bara kända genom att man vet att de har förevarit. Att

fördjupa kunskapen om dessa kan ge en mer differentierad (och fullständigare) skildring av *Vasas* historia än den som idag ingår i den populära historiebilden av skeppet. Det finns anledning att anta att kunskap om de olika bärgningsverksamheterna är spridd i både offentliga arkiv och privata samlingar och på andra håll. Det kan vara fråga om tryckta eller handskrivna handlingar i form av brev, rapporter eller protokoll, kartor över vrakplatsen, fotografier och andra bilder av bärgningsoperationer eller fynd upptagna vid sådana. Det kan till och med finnas föremål som tidigare tagits upp från *Vasa* och som bevarats i enskilda händer. Det kan också vara souvenirer tillverkade i svartek från *Vasa*, tillkomna med syftet att minna om skeppets historiska betydelse. Det kan även finnas muntligt burna minnen av bärgningsverksamheterna på skeppet. Vasamuseet har vid flera tillfällen uttryckt ett intresse för att få information om minnen av tidigare verksamhet på *Vasa* för att kunna fördjupa kunskapen om denna del av skeppets historia, liksom också författaren till denna text.

Vi ska till sist vara tacksamma för att inget i raden av de tidigare bärgningsförsöken på *Vasa* kom att bedrivas och genomföras på ett fullbordat sätt. Hade det skett, hade det på 1950-talet inte funnits något *Vasa* att bärga för att senare undersöka, konservera och ställa ut. Äldre tiders bärgningsmetoder på vrak av äldre skepp byggda i trä innebar som oftast att man sprängde dem i bitar. Delarna lyftes till ytan för försäljning tillsammans med de fynd från det som man också kunde bärga. Hade *Vasa* blivit föremål för en genomförd bärgningsoperation av det slaget hade skeppet på sin höjd på 1950-talet utgjort en bråte kvarlämnade timmer på botten söder om Beckholmen. Så ser vrakplatserna för två andra örlogsskepp från 1600-talet, som tidigare utsatts för sådana bärgningsoperationer, ut, nämligen den för *Riksvasa*, förlist vid Djurhamn 1623, och den för *Riksäpplet*, förlist vid Dalarö skans 1676.⁵³

Texten i denna artikel har på författarens begäran granskats av förre förste intendenten vid Vasamuseet, filosofie doktor Hans Soop, som även lämnat viktig information i det behandlade ämnet. Detta erkännes tacksamt. Författaren vill också tacka dem, vilka under de tjugo år som bearbetningen av materialet har pågått, givit hänvisningar till olika källor belysande det behandlade ämnet.

Summary

This article highlights a naval historical tradition that can be seen as the primary motivation for today's interest in the *Vasa* ship and other wrecks of warships from the time when Sweden was a Great Power. It also deals with the relationship between this tradition and previously unknown salvage attempts on the *Vasa*. It is possible to formulate a new, alternative explanation of some of the *Vasa*'s "prehistory", namely between the 1840s and the 1950s. The article also highlights opportunities for further research on this topic.

Today's widespread historical view of the ship indicates that it lay hidden and forgotten in Stockholms ström from the late 1600s, when the last salvages of cannons were terminated, and until it was finally located and brought up at the middle of the twentieth century. This picture, however, does not hold true. On the contrary, from about 1840, the ship was the subject of numerous salvage operations. The ones currently known were about twenty to twenty-five years apart: in the 1840s, around 1870, in the 1890s, probably in the early 1900s and around 1920. When the sixth, and hitherto known, salvage operation in modern times began in the 1950s, the one that led to the ship's final salvage, just over thirty years had passed since the last attempt in 1920.

A review of government archives in Stockholm has shown that there are six different maps, dating from the eighteenth and nineteenth century, containing various information on the *Vasa*'s location in Stockholms ström. If these data are compiled, one need not look for the *Vasa* at all. It appears quite clear where the wreck is located. Contemporary sources, both printed information and charts, show that after the salvaging of cannons in the seventeenth century was completed, it was still widely known where the *Vasa* was located. Since new diving techniques with diving suits were introduced in Sweden around 1840, the *Vasa*'s location on the bottom of Stockholms ström has been known by many individuals interested in diving and salvaging the wrecks of old warships. Before the 1950s, the wreck of the *Vasa* had been visited in connection with at least five projects. Moreover, applications to salvage the wreckage were made to Swedish authorities at least three times: in the 1840s, in the 1890s and in 1920.

Interest in locating and diving on the *Vasa*'s wreck has remained through time within certain groups that were fascinated by the ship's history and those

determined to locate and salvage it. These were both naval officers with diving as a profession or interest and the owners of salvage companies. A common trait among these people seems to have been that they were entrepreneurs, eager to find and salvage the ship and its treasures. These findings, it seems, had both historical and economic value for the salvagers.

Källförteckning

Otryckta källor

Dagbok, författad av Ludvig Andreas Hubendick. I släktens ägo.

Krigsarkivet: Personregister/Biograficasamlingen, samt Kartsamlingen.

Riksarkivet: Patent- och registreringsverket, Bolagsbyrån. Registreringshandlingar till aktiebolag (i texten angivna arkivserier där).

Statens sjöhistoriska museums (SSHM) arkiv och bildarkiv.

Stockholms stadsarkiv: Den Unmanska samlingen; Stockholms stads drätsel-nämnds arkiv (i texten angivna arkivserier där); Stockholms Stadsfullmäktiges Beredningsutskotts Utlåtanden och Memorial (i texten angivna arkivserier där); Överståthållarämbetets arkiv (i texten angivna arkivserier där); Kartsamlingen.

Tekniska museets arkiv: Ludwvig Andreas Hubendicks arkiv (och andra i texten angivna arkivserier där).

Wasanämndens arkiv i SSHM:s arkiv.

Tryckta källor

- Adams, Jon & Rönby, Johan, *Furstens fartyg – Marinarkeologiska undersökningar av en renässanskravell*. Sjöhistoriska museets rapportserie nr. 32. Uppsala 1996.
- Ahnlund, Nils, "Älvsnabben och Sveriges Flotta", *Vårt försvar*, 1937:2, s. 8–15, Stockholm, 1937.
- Ahnlund, Nils, *Svenskt och nordiskt från skilda tider*. Stockholm, 1943.
- Carlén, Johan Gabriel (utgivare), *Svenska Familjeboken*. Stockholm, 1850.
- Cassel, Bo, "Dykarkonstens utveckling i Sverige fram till 1850-talet", i *Sjöhistorisk Årsbok 1975–1976*. Stockholm, 1977, s. 9-36.
- Cederlund, Carl Olof, *The Old Wrecks of the Baltic Sea. Archaeological Recording of the Wrecks of Carvel-built ships*. B. A. R. International Series 186. Göteborg och Oxford, 1983.
- Cederlund, Carl Olof, "Regal Ships and Divine Kingdom." *Current Swedish Archaeology*. Vol. 2. 1994. The Swedish Archaeological Society, Stockholm, 1994, s. 47–85. (Även i *L'invention du vaisseau de ligne 1450–1700*. Red. M. Acerra. Kronos Marine. Editions S. P. M. 1997.)
- Cederlund, Carl Olof, *Vasa I: The Archaeology of a Swedish Royal Ship of 1628*. Red. Fred M. Hocker. Statens Maritima Museer. Vasamuseet, Stockholm, 2006.
- Cederlund, Carl Olof, "Vasa visar vägen – misslyckandet som blev till succékoncept för huvudstaden", i *Turism & Truism. Trender & traditioner i en framtidsbransch*. Red. Jan Johansson, Turism i Storstadsregion. Estland, 2007, s. 142-155.

Claus, Gillis, *Wasas historia 1956–64, upptäckt, bärgning, utgrävning*. Wasastudier. Stockholm, 1986.

Dagens Nyheter, 25 oktober 1895; 1, 3 och 25 september 1920; 26 och 28 augusti, samt 23 september 1921.

Hafström, Georg, "Äldre tiders bärgningsarbeten vid vraket av skeppet Wasa", i *Tidskrift i Sjöväsendet*, årg. 121, Karlskrona, 1958, s. 771-850.

Hafström, Georg, "A. L. Fahnehjelm och skeppet Vasa", *Tidskrift i Sjöväsendet*, årg. 124, Karlskrona, 1961, s. 452-481.

Hasselgren, Andreas, *Oscar II – en lefnadsteckning*. Stockholm, 1907.

Hubendick, Bengt, *Återanvänt hjärnskrot: ur en biologs minnen*. Stockholm, 1989.

Höglund, Patrik, *Örlogsskeppet Vasas förlisningsplats – Arkeologisk undersökning*. Statens Sjöhistoriska Museer. Arkeologisk rapport nr. 2008:2, Stockholm.

Ny Illustrerad Tidning, årgång 1872.

Oscar Fredrik, *Dikter*, "Ur svenska flottans minnen". Stockholm, 1904, s. 3-73.

Oscar Fredrik, *Oscar Fredriks samlade skrifter I-VI*. Stockholm, 1905.

Rüdling, Johann Georg, *Supplement till thet i Flor Stående Stockholm*. Stockholm, 1740.

Rystedt, Clemens Gottfrid, *Matrikel öfver Kongl. Teknologiska institutets och Kongl. Tekniska högskolans utexaminerade elever för tiden 1850–1880*. Stockholm, 1881.

Santesson, Fritz Bernhard Hugo, *Släkten Santesson och ett par andra släkter med liknande namn*. Uppsala, 1923.

Stockholms-Tidningen, 22 augusti, den 4 september och den 19 oktober 1921.

Svenska Dagbladet, 20 juli och 28 augusti 1920, den 4, 22 och 23 september 1956, samt den 20 augusti och 17 november 2011.

Noter

- ¹För en redovisning av denna tradition och dess utveckling se Cederlund 1994; Cederlund 2006, s. 108 ff; och även Cederlund 2007.
- ²Hafström 1961; och Cassel 1977, s. 25 ff.
- ³Cederlund 1994, s. 55 ff.
- ⁴Cederlund 1994, s. 63 ff.
- ⁵Hafström 1961.
- ⁶Carlén 1850, s. 911.
- ⁷Cederlund 2006, s. 117 ff.
- ⁸Unmanska samlingen, vol. 1852–1879, s. 1815 ff.
- ⁹*Ny Illustrerad Tidning*, 1872, s. 296.
- ¹⁰*Ny Illustrerad Tidning* 1872, s. 311.
- ¹¹Santesson 1982, s. 129 ff.
- ¹²Rystedt 1881; och Santesson 1982.
- ¹³Drätselnämndens 1: a avdelnings deputerades för byggnadsärenden ärenden/protokoll för 1867 och 1868, Stockholms stads drätselnämnds och dess 1: a avdelnings protokoll samt registratur för 1867 – 1868, och Stockholms Stadsfullmäktiges Beredningsutskotts Utlåtanden och Memorial under åren 1866 till 1872.
- ¹⁴Cederlund 2006, s. 122 ff.
- ¹⁵Santesson 1982, s. 129 ff.
- ¹⁶Hans liv och gärning skildras i Hubendick 1989, s. 59 ff.
- ¹⁷Hubendicks här citerade dagbok är i släkten Hubendicks ägo. Informationen ur denna har benäget lämnats till Vasamuseet av en ättling till Ludvig Andreas Hubendick, herr Egil Bergström.
- ¹⁸Protokoll vid Överståthållarämbetets första kansliavdelning; B 1, volym 17, 1895.
- ¹⁹Claus 1986, s. 43 ff och 87 ff.
- ²⁰Se Ludvig Andreas Hubendicks dagbok.
- ²¹Hasselgren 1907.
- ²²Här redovisad i en senare upplaga, Oscar Fredrik 1904.
- ²³Se Cederlund 1994, s. 76 ff; och Cederlund 2006, s. 109 ff.
- ²⁴Se Oscar Fredriks samlade skrifter: Oscar Fredrik 1905; t.ex. band III, s 197 f, band IV, s 7 f, 9 f, s 11, s 21, s 155 f, s 169 f, band V, s 5 f, s 74 f, s76 f, s 214 f, band VI, s 19 f.
- ²⁵Citat ur intervju med Kurt Ericsson inspelad vid Vasamuseet 1999.
- ²⁶Cederlund 1994, s. 55 ff.
- ²⁷Stockholms stadsarkiv: Överståthållarämbetets första kansliavdelning, diarium 1920: 925, 28 augusti 1920.
- ²⁸Stockholms stadsarkiv: Polissekreteraren Allm. diariet 1920 (C II a), no. 756. Övriga handlingar vid överståthållarämbetet och dess underavdelningar i vilka ärendet behandlas redovisas i Cederlund 2006, s. 130 ff.
- ²⁹*Dagens Nyheter*, 25 september 1920, s. 3.
- ³⁰Cederlund 2006, s. 133ff.
- ³¹Cederlund 2006, s. 133.
- ³²*Dagens Nyheter*, 3 september 1920, s. 6.
- ³³*Dagens Nyheter*, 1 september 1920, s. 7.

³⁴Se beträffande läget för Vasas vrakplats karta över denna i Höglund 2008, s. 6.

³⁵Se t.ex. i *Dagens Nyheter*, 26 och 28 augusti samt 23 september, och i *Stockholmstidningen*, 19 oktober, alla från år 1921.

³⁶Om Stackell, se Cederlund 2006, s. 128 ff.

³⁷Ahnlund 1937, s 8 ff; och Ahnlund 1943, s. 196 ff.

³⁸Riksarkivet Registreringshandlingar till aktiebolag, Patent- och Registreringsbyrån. Bolagsbyrån. Vol. 1924:18120 (E 3 A).

³⁹SSHM: Arkiv; Wasanämndens arkiv: Dykrapport. Rapport från A. Franzén daterad 10.9.1956 ang. Dykning på VASA i samband med marinens årsprov för djupdykare 4/9-8/9 1956.

⁴⁰För en beskrivning av rapportens övriga innehåll se Cederlund 2006, s. 139 ff.

⁴¹Hafström 1958.

⁴²Rüdling 1740, s. 305 ff.

⁴³Uppgiften hos Rüdling baserade sig på en då ungefär 100 år gammal 1600-talskälla. Cederlund 2006, s. 109. Den angav, inom parentes sagt, *Vasas* förlisningsår felaktigt. Det rätta årtalet ska ju vara 1628.

⁴⁴*Svenska Dagbladet*, 22 och 23 september 1956.

⁴⁵Cederlund 1994, s. 54 ff.

⁴⁶Se t.ex. Einarsson 2001.

⁴⁷Adams & Rönnby 1996.

⁴⁸*Svenska Dagbladet*, 20 augusti 2011. Se även otryckt historik över örlogsskeppet Mars: Patrik Höglund, "Kortfattad historisk bakgrund om fartyget Mars", 2011, Statens maritima museer, 2011-09-06.

⁴⁹*Svenska Dagbladet*, 17 november 2011.

⁵⁰Hafström 1958.

⁵¹Se t.ex. Cederlund 2006, s 140 f.

⁵²Det ska framhållas att Anders Franzéns roll inom och för *Vasa*-projektet efter lokaliseringen av skeppet 1956 inte behandlas i denna text. Syftet är att belysa den i liten utsträckning kända förhistorien till samma förlopp.

⁵³Cederlund 1984, s. 184 ff. och 224 ff.