

ID 1337

21:3

HANKO

1337

JOSKÄRSVRAKET I

Fältdokumentationsrapport

sommaren 1998 och 1999

Terttu Strandberg
Strandgatan 1
10900 Hangö

INLEDNING

Sommaren 1998 (7-13.6.) och 1999 (8-13.6.) arrangerade Hangö sommaruni en fortsättningskurs i marinakeologi. Denna fortsättningskurs var förlagd till Tvärminne zoologiska station. Tvärminneön och dess omgivning bildar en intressant maritim kulturmiljö, som kursdeltagarna närmare kunde studera under kursens gång. Båda kurserna följde 1997-års modell med en teoridel och en praktisk del. Den praktiska delen bestod av fältdokumentation av det s.k. Joskärsvraket I. Denna rapport beskriver 1998- och 1999-års fältdokumentation.

SYFTE

Syftet med det praktiska arbetet vid Joskärsvraket var att ge kursdeltagarna övning i fältdokumentation av ett vrak, som man visste ytterst litet om, eftersom man inte hade några skriftliga dokument om vraket att tillgå.

Målet var också att ge ytterligare övning i den arbetsmetod (triangulering) kursdeltagarna hade lärt sig sommaren 1997 vid Soldatholmens vrak.

MÅLSÄTTNING

Fältdokumentationens mål var att mäta vrakets yttre mått och att utgående från mätningarna kunna rita det i skala 1:50. På basen av det insamlade materialet hoppades kursdeltagarna kunna fastställa vrakets fartygstyp och ungefärlig ålder. Kursdeltagarna ville även få svar på bl.a. följande frågor: Varför låg vraket där det låg; Hade det förlit just där eller hade det sänkts där med avsikt?

METOD

I fältdokumentationen användes triangulering som arbetsmetod. Sommaren 1998 spikades sammanlagt 20 mätpunkter (nummerserien 1-20). 14 av dessa mätpunkter spikades på spanter och i fören och aktern, resten på trekonstruktioner inne i vraket. Ett stort antal mått togs mellan dessa 20 fixpunkter. Utgående från dessa mått skulle vrakets yttre konturer fastställas.

1999-års fältdokumentation inleddes med granskning av de gamla mätpunkterna. Nummerlapparna satt kvar men siffrorna hade nöts bort. Därför var vi tvungna att spika nya mätpunkter med en ny nummerserie (100 som utgångspunkt). Den här gången spikades 23 mätpunkter enligt samma princip som föregående sommar. Målet var att spika mätpunkterna på samma ställen som 1998. Men det visade sig vara svårt eftersom modden hade täckt en del av nummerbrickorna mycket effektivt.

Målet var att så mycket som möjligt av både vrakets fasta konstruktioner och även andra detaljer skulle ritas under fältdokumentationen.

FORNLÄMNINGSMLJÖ

Det undersökta vraket ligger vid Joskär, en holme i närheten av Tvärminne zoologiska station. Vraket ligger ca 25 m från Joskärs södra strand. Vattendjupet på platsen är endast 3-6 m (bilaga 1).

Platsen där vraket ligger är en känd ankarplats sedan århundraden. De äldsta säkra uppgifterna om sundet mellan Joskär och Halsholmen som farled och ankarplats härstammar från Nils Strömcronas karta från år 1723. På kartan finns även lotsgårdar och en brunn i närheten av farleden. Utgående från dessa uppgifter kan man dra slutsatsen att farleden utanför Joskär har varit livligt trafikerad redan före det nämnda årtalet.

Även på Mårten Kullenbergs karta över Tvärminne hamn från år 1738 finns farleden mellan Joskär och Halsholmen antecknad. På samma karta kan man även se hur den inre farleden västerifrån till Ekenäs gick mellan Tvärminneön och Joskär. Trafiken till Ekenäs måste ha varit rätt så livlig eftersom staden hade fått sina stapelrättigheter redan på 1500-talet.

De allra äldsta skriftliga uppgifterna om farleden utanför Tvärminne finns i det s.k. danska Itinerariet (kung Valdemar I:s jordbok). I denna farledsbeskrivning nämns Lowicsund som en anhalt på vägen från Hangö (Hangethe) till Porkala (Purkal). Men var exakt Lowicsund har funnits det vet man inte i dag.

Uppgifter om gammal krogverksamhet på området är ytterligare ett bevis på att Tvärminne har varit en viktig anhalt för sjöfarare. Dagens namn, Krogarviken, är en antydning om denna krogverksamhet.

Rester av ryssugnar och den tidigare nämnda brunnen är ytterliga bevis på att Tvärminne besöktes av både den svenska och ryska flottan.

Joskär har varit bebott med säkerhet från mitten av 1800-talet fram till början av 1930-talet. På holmen har man hittat rester av en husgrund, en stenbrygga och en brokista på södra sidan. Under första världskriget har det funnits en rysk signalstation på holmen. I dag återstår endast 5 ringbultar och ett betongfundament av signalstationen.

RESULTAT

Vraket ligger i sydvästlig-nordostlig riktning ca 25 m från Joskärs södra strand. Fören ligger närmare stranden. Vattendjupet vid fören är endast 3 m och vid aktern ca 6 m. Ett tunt lager av mjukt sediment täcker sandbotten, där vraket har sjunkit ca en meter in i sanden (bilaga 1).

Utgående från mätningarna av vraket kunde dess yttre mått fastställas och ritas på millimeterpapper. Kursdeltagarna hann rita endast vissa detaljer av vraket såsom dess akterparti samt några lösfynd såsom ett kastblock och en jungfru (bilaga 2, 3, 4).

Vraket är 30 m långt och 8 m brett och av holländsk modell: lådformigt, flatbottnat, med platt akter och för. Det är ett kravellbyggt träskepp med både yttre och inre bordläggning. På styrbordssidan finns träspån kvar mellan dessa två bordläggningar. Skeppet har varit mycket tätskantat. Spanterna är grova och överlappar ordentligt varandra i skarvningen. P.g.a. av yttre slitning (isar, vågor) har en stor del av överlappningens övre spanter brustit runt hela vraket.

I vraket finns många kraftiga knän både löst liggande och fortfarande stående (däcksknän). De flesta stående däcksknäna finns på babordssidan och deras höjd ovanför bottensedimentet är 2 m. Om ca 1 m av knäet ligger i bottensedimentet kan man dra slutsatsen att däckshöjden har varit ca 3 m. Trots att många däcksknän finns kvar observerades inga däcksbalkar.

Både för- och akterstaven har fallit ut. Förstaven har inte hittats, men en del av den eventuella akterstaven lutar snett mot vrakets akterparti på babordssidan (bilaga 3). Utgående från den s.k. akterstavens längd (4,60 m) kan man dra slutsatsen att akterns höjd har varit ca 5 m.

Spanterna är fastsatta med trädymlingar medan bl.a. däcksplankorna har varit fastspikade. Spikarna har rostet sönder och lämnat stora hål i plankorna.

På styrbordssidan 10,5 m från fören finns det en relativt stor stenhög inne i vraket (3,5 m i vrakets längdriktning och 5,75 m i bredd). Stenarna är för stora för att kunna vara barlast.

Vraket är mycket sönderfallit. Lösa vrakdelar ligger både inne i vraket och utanför vraket. Den yttre bordläggningen har fallit ut på botten, speciellt på styrbordssidan.

Endast ett fåtal lösfynd hittades i vraket. Ett helt kastblock hittades på babordssidan i fören. Ett söndrigt block och en jungfru låg på styrbordssidan i fören (bilaga 2). En sönderfallen tunna hittades i aktern.

TOLKNING

Utgående från det fältdokumentationsarbete som utfördes under kursens gång kan man dra slutsatsen att vrakets fartygstyp liknar närmast en koff eller en galeot. Dessa båda fartygstyper liknar varandra i skrovformen. De var mycket lastdryga och därför allmänna transportfartyg långt in på 1800-talet. Fartyget har varit mycket kraftigt byggt med dubbelspantning i botten. Detta tyder på att det har byggts för tunga transporter (t.ex. järnmalm).

Det är svårt att avgöra vrakets ålder på basen av den information dokumentationsarbetet gav. För att fastställa det ungefärliga byggnadsåret borde en dendrokronologisk undersökning göras.

Avsaknad av lösfynd som t.ex. riggdelar tyder på att fartyget har tömts på allt värdefullt. Det har inte varit någon svår uppgift eftersom vraket ligger på grunt vatten.

Svar på frågan varför vraket ligger just vid Joskär är svårare att hitta. En eventuell teori är att fartyget har havererat längre ut till havs och sedan bogserats till Joskär, där man har kunnat tömma det i lugn och ro. En annan möjlig teori är att någon lokal redare har lämnat/sänkt sitt uttjänta fartyg utanför Joskär.

Fartygets övre del måste ha legat ovanför vattenytan. Detta har underlättat bärgningen av de värdefullaste fartygsdelarna. Det upphittade kastblocket kan ha använts i bärgningen av dessa delar. Träspån mellan den inre och yttre bordläggningen kan tyda på att de delar av skrovet som har legat ovanför vattenytan har huggits ner med yxa. Avsaknaden av däcksbalkar, trots att fartyget har haft däck, tyder på att även de har bärgats. Kanske även förstaven har plockats bort från vraket.

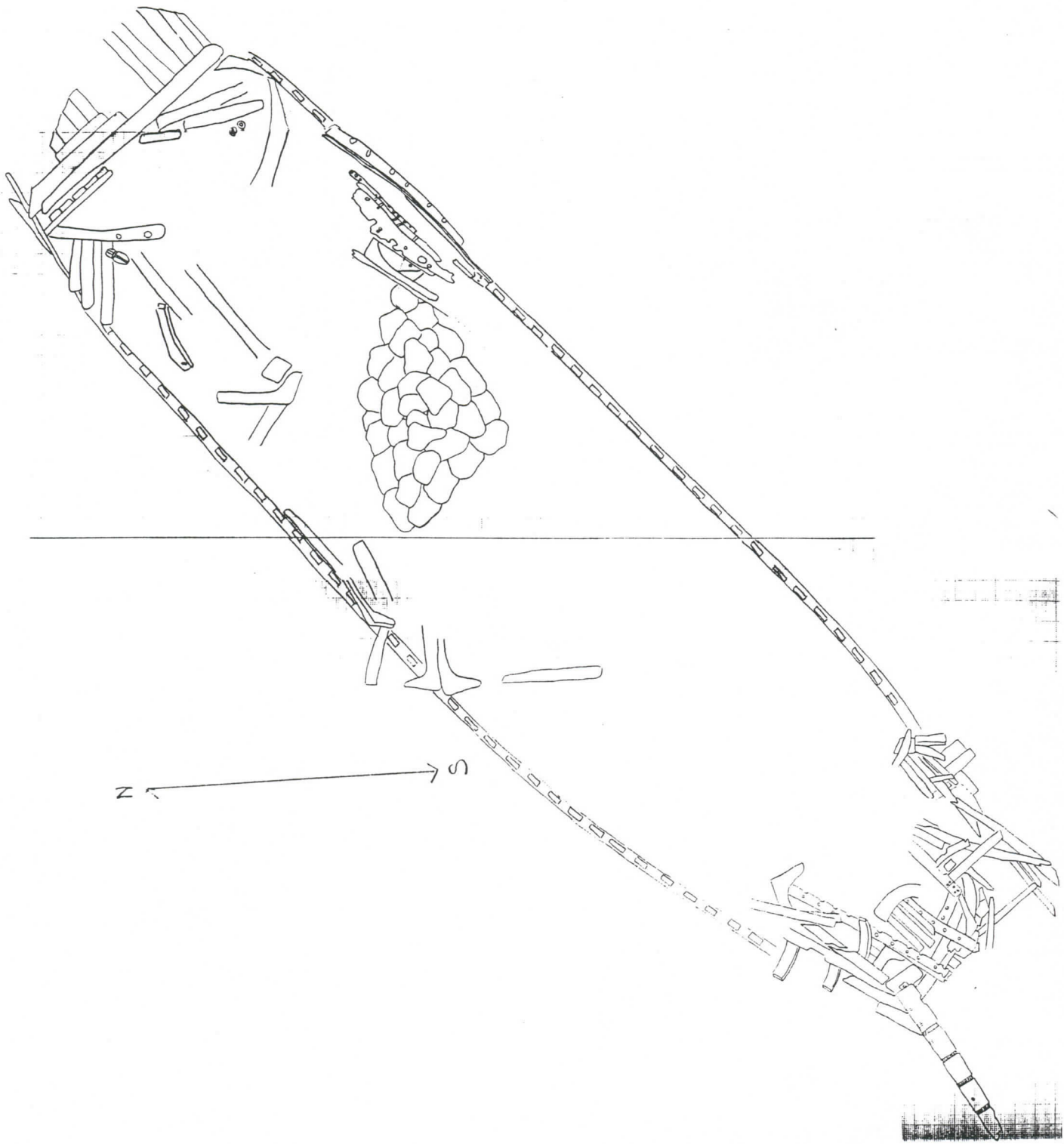
Den relativt stora stenhögen på styrbordssidan väckte många frågor. Hade man sänkt fartyget med hjälp av dessa stora stenar? Varför hade de i så fall placerats på "fel sida av vraket"? Det hade varit lättare att transportera stenarna från Joskär till fartygets babordssida. Nu ligger stenhögen på styrbordssidan. Eller hade man tänkt utnyttja vraket i brobygget? Det är svårt att hitta svar på frågan om stenhögens funktion endast på basen av fältstudier.

SAMMANFATTNING

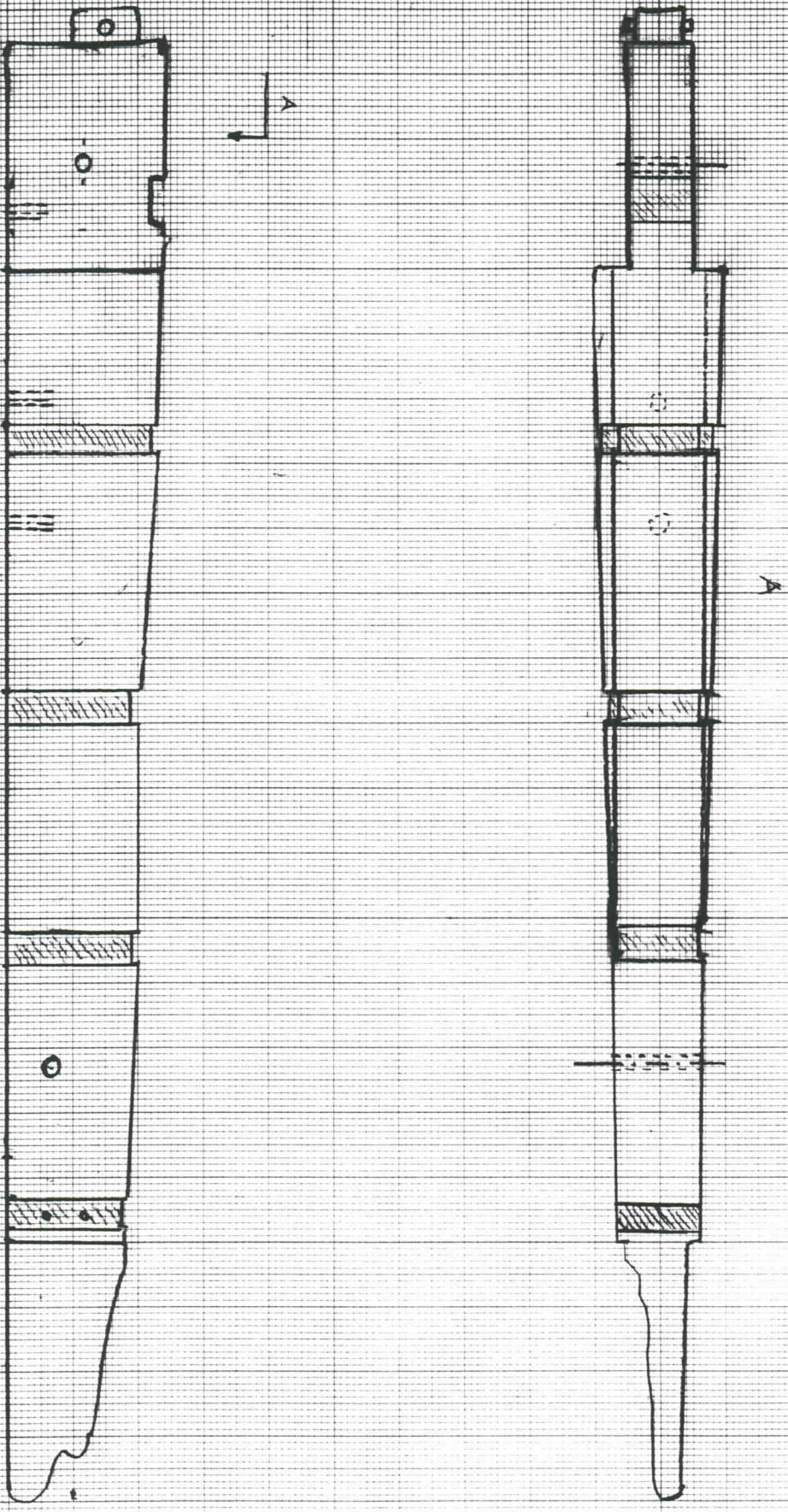
Syftet med kursen nåddes åtminstone till den del att kursdeltagarna fick övning i fältdokumentationsmetoden triangulering. Ett bevis på detta är att vrakets yttre form har kunnat ritas (skala 1:50) på basen av de mätningar som gjordes under sommaren 1998 och 1999 (bilaga 2).

De andra mål som ställdes för fältdokumentationen var svårare att nå. Vrakets fartygstyp kunde fastställas endast allmänt till fartyg av holländsk typ (koff eller galeot). Men svar på frågorna om vrakets ålder och orsaken till dess viloplats vid Joskär fick man inte.

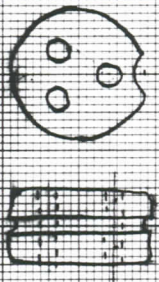
Mycket arbete finns kvar för fortsatta fältstudier. Att rita vraket i sin helhet i skala 1:50 kräver både tid och arbete. För att få svar på frågorna om fartygets bottenkonstruktion och master samt fartygets last borde en särskild undersökning göras.



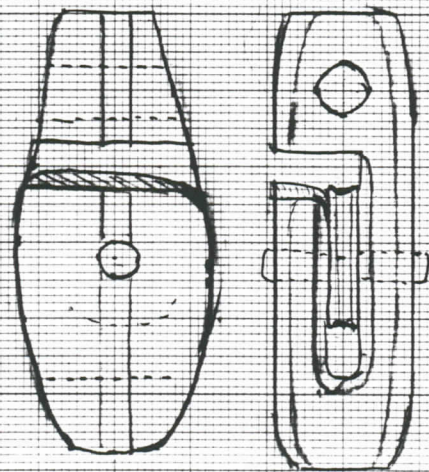
Joskärsvraket
Tvärminne
1:50 1999



DEL X
1:20
Ioskär
10.06.1998 PF



JUNGFURU



KASTBLOCK

JOSKÄR

1:10

11.06.1998

RIGGDETALJER