

# Riksäpplet

Arkeologiska perspektiv på ett  
bortglömt regalskepp

Niklas Eriksson



NORDIC ACADEMIC PRESS  
CHECKPOINT

# Innehåll

Förord	7
1. Inledning	9
Historisk orientering	10
Historiebruk och vrakletare	12
Sjökrigshistoria och arkeologi	14
Brusten tidskapsel	16
Skepp som ting	17
I magasin och på havets botten	20
2. Att äras eller glömmas	23
Skånska kriget och flottan	24
Ny riksamiral	25
Mellan Rügen och Bornholm	27
<i>Kronan</i> exploderar	28
<i>Svärdet</i> brinner	29
<i>Riksäpplet</i> sjunker	31
Kommissionen	33
Sjötåget i krigspropagandan	35
Flottans historieskrivning	36
Att fånga en Uggla	42
Hjältar och vrak	48
3. Äpplet på botten	53
Dykentreprenörer	54
Kanonfiske	57
Brons, järn och troféer	60
Kanoner från djupet	62
4. Dykare och dynamit	67
Olschanski, kanonerna och svarteken	71
Hamilton, Franzén och Fahlén	79
Från fridlysning till lagskydd	82
Civila dykare och arkeologer	84
De sista svarteksbärgarna	85
Sportdykarnas <i>Riksäpplet</i>	87

5. Mästare och manér – skeppsbyggeri under 1600-talet	89
Från holländskt till engelskt manér	90
<i>Adelig öfning</i>	94
Riksäpplet byggs	96
Mäster Sheldons shampluner	100
<i>Riksäpplet</i> färdigbyggt	108
6. Vraket	113
Vrakkarta	113
Vad finns kvar på vrakplatsen?	118
<i>Riksäpplets</i> rum	119
Hålskeppet	121
Trossdäcket	130
Artilleriet	135
Det understa överloppet och arkliet	141
Det mellersta överloppet	143
Att befolka <i>Riksäpplet</i>	148
7. <i>Riksäpplets</i> skal	157
Skulpturfynd från <i>Riksäpplet</i>	160
Sheldon och bildverket	162
Karyatider	165
Läringsgallerier	167
En kvinna med bockfötter	170
Engelska fönster	174
Sankt Georgskors	175
Riksvapen och keruber	177
Kunglig närvaro	180
Färgsättning	184
Regalier lika som bär	186
Galjon	189
Från holländskt till engelskt utseende	191
8. Slutsatser	195
Från sjöofficerare till arkeologer	196
Från partikulärt till generellt	198
Noter	203
Källor och litteratur	205
Ordlista och förkortningar	219
Om författaren	223

# Förord

Sommaren 2011 påträffade dykare de länge eftersökta skeppsvraken *Mars* och *Svärdet*. Som en akademisk respons formulerades projektet *Ships at War – An Archaeological and Historical Study of Early Modern Maritime Battlefields in the Baltic Sea*. Projektet, som finansierades av Östersjöstiftelsen var förlagt vid Södertörns högskola, och jag hade förmånen att få en postdoktjänst i anslutning till detta.

Idén till den här boken föddes i juni 2014 då undersökningen och dokumentärfilmsinspelningen kring skeppet *Mars* pågick som bäst. Nyss återkommen till ytan efter ett dyk på *Riksäpplet* tyckte jag att vraket var minst lika spännande som de nyupptäckta skeppen. Varför inte skriva en bok om de processer som gör att vissa skepp och vrak blir legendariska medan andra glöms bort?

Insikten att *Riksäpplet* är ett intressant vrak har jag dock burit med mig under en längre tid. För ungefär femton år sedan började jag sporadiskt samla på mig ”bra-att-ha-material” om vraket i form av måttatta skisser och undervattensfilm. När jag senare började arbeta på Sjöhistoriska museet hade jag möjligheten att stifta bekantskap både med föremålssamlingarna och med dokument som rörde den minst sagt lite originella antikvariska hanteringen av vraket.

Även om boken i många avseenden är marinarkeologisk så kan den också tjäna som ett exempel på magasinärkeologi, hur man kan forska på föremål i museisamlingar. Under resans gång har jag också fått generös hjälp av många museiarbetare och intendenten. På Statens maritima museer vill jag särskilt tacka Susanna Allesson-Nyberg, Inga-Lill Ankarberg, Robert Ekstrand och Johan Löfgren, som alla hjälpt till med att förmedla uppgifter om olika föremål, dokument och fotografier i samlingarna. Andra som på olika sätt har bidragit är Sara Dixon på Livrustkammaren, Jonas Nordin på Kungliga Biblioteket och Catherine Sutherland på the Pepysian Library at Magdalene College i Cambridge.

Arkeologen Lars Einarsson på Kalmar länsmuseum har frikostigt delat med sig av material från undersökningen av *Riksäpplets* storasyster

*Kronan*. Jag vill också tacka journalisten Simon Moser för vänligheten att rota fram och dela med sig av sitt material om bärgningsfirman Olschanski och Anders Franzén.

Utan frivilliga insatser från entusiaster i Marinarkeologiska sällskapet MARIS, och KTH dyk hade kunskapen om *Riksäpplets* vrakplats fortfarande varit skral. Många dykare har varit inblandade men jag vill särskilt nämna Oskar Sander, Anders Palm, Rie Strage, Christian Olsen, Gunilla Kuhner och Robert Lundmark. Ett stort tack till skepparen Johan Magnusson på dykfartyget *Anchora* som vid flera tillfällen skjutsat oss till *Riksäppet*. Anders Näsman ställde sin sonarbild av *Riksäppet* till projektets förfogande, något som avsevärt har underlättat dokumentationsarbetet.

Boken skrevs i stor utsträckning på mitt rum på Södertörns högskola och jag vill rikta ett stort tack till mina kollegor på högskolan och i projektet, i synnerhet Hans Bolin, Kerstin Cassel, Patrik Höglund, Anna McWilliams, Johan Rönby, Ingvar Sjöblom och Kekke Stadin.

Min fru Mirja Arnshav övertalade mig att börja dyka och har funnits med i äppeldiskussionerna sedan dess, från trasslandet med måttband nere på vraket i början av 2000-talet till genomläsning av bokmanus ett och ett halvt decennium senare. Kollegan tillika *Riksäppet*-entusiasten Patrik Höglund har bidragit under såväl fältarbetet som ändlösa diskussioner kring däckarrangemang, benämningar och definitioner på olika skeppsdelar. AnnaSara Hammars noggranna genomläsning och kloka kommentarer på en tidig version av manuset har definitivt förbättrat texten och innehållet.

Förmånen att få boken granskad genom Kriteriumprojektet har varit ovärderligt som stöd och vägledning för att slutföra arbetet. Här vill jag särskilt framhålla vetenskapliga handläggaren Martin Hansson vid Lunds universitets grundliga arbete med texten som, tillsammans med de anonyma granskarna och Fred Hocker, levererat många viktiga och konstruktiva synpunkter, råd och litteraturtips. Riktigt kul.

Annika Olsson och Carmen Robertson Salas på Nordic Academic Press tackas för god och positiv samverkan i arbetet med att göra bok av manuset. Slutligen tackas publikationskommittéen på Södertörns högskola och Sjöhistoriska samfundet som genom Sune Örtendahls stiftelse bekostat utgivningen.

*Stockholm i maj 2017*  
Niklas Eriksson

# Inledning

De fyra största skeppen hade namn efter riksregalierna. De såg ungefär likadana ut och de var utrustade på ungefär samma sätt. Två av dem hade till och med byggts under ledning av samme skeppsbyggmästare. De deltog i, de seglade och kämpade sida vid sida i två sjötåg. Innan dess hade de legat för ankar vid samma flottbas vid Skeppsholmen i Stockholm. Kort sagt så ingick de i samma historiska sammanhang. Inom loppet av fem dagar i början av juni 1676 gick tre av skeppen till botten. Eftersom de sjönk i Östersjöns bräckta vatten, där bevarandeförhållandena är förunderligt goda, så har de till stor del bevarats in i vår tid. Faktum är att det finns ungefär lika mycket kvar av varje skepp. Trots dessa gemensamma nämnare har de tre vraken kommit att uppmärksammas och hanterats på väldigt olika sätt.

Det första har varit föremål för arkeologiska undersökningar i över 35 år. Kring det andra har det vävts en storslagen hjälteberättelse och det försvunna vraket har varit föremål för omfattande sökexpeditioner. Det tredje och sista skeppet sjönk på grunt vatten i Stockholms skärgård. Men trots att vrakplatsen lätt kan nås och utforskas utan stora resurser, så har detta vrak inte fått någon framskjuten roll i svensk marinarkologi.

Mitt syfte är att reda ut och försöka förstå varför de tre skeppsvraken hanterats så olika. Undersökningen kan framstå som en ganska spretig skildring, som rör en mängd olika ämnen och en tidsrymd på flera hundra år. Huvudpersonen – om man får uttrycka det så – är det minst uppmärksammade bland de tre skeppen, nämligen *Riksäppet*. Men för att förstå varför det hamnat i skymundan, måste framställningen ta vissa omvägar via de mer namnkunniga fartygen och deras amiraler och över historiebruk och hjältar, samt passera förbi dykertechnik, bärgningsarbeten och en rad andra företeelser. Jag måste redovisa sådana omständigheter för att kunna visa varför *Riksäppet* blivit vad det är.

Hanteringen av *Riksäppet* jämförs med hanteringen av andra förlista krigsfartyg från den svenska stormaktstiden, för att förstå de tankegångar

och de intressen som lade grunden för den arkeologiska subdisciplin som vi idag känner som marinarkologi. Synliggör man dominerande fokusområden framgår med önskvärd tydlighet att skeppet *Riksäpplet* har behandlats annorlunda.

## Historisk orientering

Mellan 1660 och 1675 hade Sverige i princip fred under femton år,<sup>1</sup> en av de längsta fredsperioderna under hela 1600-talet. Men förberedelserna för nästa krig fortsatte och ett stort antal skepp timrades på skeppsgårdar runt om i det nyligen expanderade svenska riket som blivit en stormakt. Skeppsbyggmästare som var väl förtrodda med skeppsbyggnadskonsten var synnerligen eftertraktade. Under tidigare decennier hade kompetenta byggmästare främst rekryterats i Nederländerna. Men sedan de diplomatiska förbindelserna minst sagt fått sig en törn genom det senaste kriget, fick de eftertraktade mästarna i stället hämtas från annat håll. Den nya flottan byggdes därför i stor utsträckning av engelska skeppsbyggmästare.

Mot bakgrund av erfarenheterna från sjöslagen i Karl X Gustavs krig mot Danmark–Nederländerna satsades nu på flera riktigt stora skepp, några rentav gigantiska. Störst var *Kronan* och i fallande storleksordning kom *Svärdet*, *Nyckeln* och *Riksäpplet*. I sin samtid kallades de största skeppen för *realskepp* men idag används uteslutande beteckningen *regalskepp*, som lanserades flitigt i samband med bärgningen av *Vasa*. Ordet har således ingen direkt koppling till att skeppen fått namn efter riksregalierna.<sup>2</sup>

Genom en allians med Frankrike drogs Sverige så småningom in i krig med Nederländerna. Danmark såg sin chans att återerövra områden som tidigare förlorats till Sverige och gav sig in i konflikten på fiendens sida. Det som i historieböckerna kallas skånska kriget blev ett faktum år 1675. Vid krigsutbrottet hade Sverige en flotta som imponerade med antal kanoner och skepp.

I krigstid skulle denna respektingivande flotta bli allt annat än långlivad. De svenska operationerna till sjöss kretsade kring att understödja och skicka trupper och förnödenheter till de nyvunna provinserna i södra Östersjön, något som den danska flottan i det längsta försökte förhindra. På båda sidor var syftet att genom en avgörande seger till sjöss ta herraväldet över Östersjön.

telserna välbekanta inslag i historien om den svenska stormaktstiden. *Kronans*, och kanske i synnerhet *Svärdets*, sista strid återberättades som bedrövliga men ändå storslagna undergångsepos.

## Historiebruk och vrakletare

Magin kring berättelser om förlorade skepp förstärks av den kittlande vissheten att någonstans långt därute i det svårtillgängliga havets djup vilar de sorgesamma resterna efter skeppen. Historiska skeppsvrak är därmed på ett märkligt sätt välkända och samtidigt borttappade. Likt sägner om nedgrävda och gömda skatter sätter de både fantasin och lusten att leta i rörelse.

Anders Franzén (1918–1993) är förmodligen Sveriges genom tiderna mest kände vrakletare (Fig. 1.2). Hans berömmelse kommer främst av att han återlokaliserade *Vasa* (1628) i Stockholms hamn 1956.<sup>3</sup> År 1980 hittade han och några medhjälpare även de sargade resterna efter skeppet *Kronan* utanför Öland (Franzén 1981; 1982:6–8; 1985:14–15). Upptäckten kan inte beskrivas som annat än en sensation och blev startskottet för en marinarkeologisk undersökning av sällan skådat slag. Allt sedan upptäckten har vraket grävts ut, tusentals fynd har lyfts till ytan och en påkostad utställning om skeppet, vraket och undersökningen har byggts upp på Kalmar läns museum (se Einarsson 1990; 1997; 2015; 2016). Regalskeppet *Kronans* plats i det som med ett något diffust begrepp kan kallas för det allmänna historiemedvetandet har därmed befästs (för diskussion kring begreppet se t.ex. Aronsson 2002:189–207; 2004:67–70; Axelsson 2004:11–26; Zander 2001:39–57).

I det enträgna sökandet efter ett förlorat historiskt skepp växer förväntningarna som en bubbla. Varje expedition som ger sig iväg, letar och återkommer tomhänt gör skeppet än mer gåtfullt och ökar anspänningen. Ju längre det har letats desto mer förlösande blir också upptäckten (för diskussioner kring motiv till vrakletning, se även Arns-hav & McWilliams 2015:57–64). Franzén sökte förgäves efter *Svärdet*. Det var först 2011 som en grupp vrakletare kunde återvända till land krönta av framgången. Därmed kunde även detta skepp strykas från listan över berömda men sedan länge förlorade skepp.

Medan vrakletare har en benägenhet att söka berömda skepp som ingått i sensationella historiska förlopp, så tenderar de inte fullt så ärorika aktörerna, de mindre lyckade eller dråpliga skeendena, att glömmas bort. Till skillnad från *Kronan* och *Svärdet*, som fått framträdande roller i



sjövane – riksamiralen Creutz, ackompanjeras på ett storslaget sätt av bärgade guld- och silvermyntskatter och grönärgade eldrör.

*Svärdets* sista strid har blivit föremål för ett antal nationalromantiska marinmålningar, dikter och andra skildringar. Bataljen har framställts i heroiska ordalag i de flesta översiktsverk om den svenska historien, skrivna under flera hundra år. Befälhavaren, viceamiralen Claes Uggla, som stupade i striden och följde skeppet i djupet, har framställts som en av nationens största krigshjältar. Minnesmärken har rests och krigsfartyg har uppkallats efter honom.

Liknande storslagna berättelser saknas helt kring *Riksäpplet*, vars befäl tvärtom fått ett eftermäle som är allt annat än heroiskt. Skeppet har inte satts i samband med en ideal sjökrigare och har därmed undgått en sådan patriotisk kanonisering som upphöjt *Svärdet* och som genomförts med generationer av nationalistiskt färgad historieskrivning. Från en arkeologisk synvinkel borde dock sådana värderingar rimligtvis vara av underordnad betydelse. Eftersom de ändå ganska oreflekterat tenderar att spilla över på den arkeologiska verksamheten finns det anledning att dröja något vid skillnaderna mellan hur dessa humanvetenskapliga discipliner närmar sig det förflutna.

## Sjökrigshistoria och arkeologi

Arkeologiska studier av eftermedeltida perioder innebär alltid sällskap av forskare och forskningstraditioner från andra discipliner, varav historia är den som oftast förs på tal. Men även om historia och arkeologi båda är humanistiska discipliner som rör det förflutna, så närmar man sig dåtiden på lite olika sätt. Utan att för den sakens skull påstå att det ena perspektivet är bättre än det andra, kan det vara nödvändigt att synliggöra olikheterna, för att lättare förstå och förhålla sig till de dissonanser som ibland uppstår.

När arkeologins specifika särdrag ska utmejslas gentemot andra discipliner poängteras vanligtvis att arkeologer studerar det förflutna utifrån ting medan historiker utgår från text (för en genomgång se Andrén 1997), fastän gränsen mellan olika slags källmaterial ibland kan vara något flytande, vilket inte minst det förhållandevis flitiga nyttjandet av skriftliga källor i den här boken är exempel på. Uppdelningen kan dock ändå tjäna sitt syfte.

När arkeologer studerar historisk tid är det inte alls ovanligt att fynden som grävs upp ur jorden eller bärgas från botten reduceras

till illustrationer att visa upp jämsides med någon berättelse som historikerna redan känt till. Initiativet, frågeställningarna och i stor utsträckning även svaren, hanteras av forskare från andra discipliner. Arkeologen framställs inte sällan som historikerns underdåniga tjänare (jfr Clarke 1968:13; Muckelroy 1978:6; Andréén 1997:13ff; Hall 2000:16). Inom forskning om skeppsvrak från 1500- och 1600-talen är fenomenet ganska vanligt, även om det alltför sällan uppmärksammas (se dock t.ex. Cederlund 1997; Eriksson 2014a; 2015a; Harpster 2013). Det kan framstå som lite osäkert vad de materiella lämningarna egentligen tillför. Berättelsen kan ofta återges utan själva vraket eller andra fynd. Den materiella kulturens undanskymda roll framställs ibland som en ”textens tyranni” (jfr Moreland 2001:21), ett fältslag utkämpat mellan skriftliga dokument och uppgrävda fragment anförda av historiker respektive arkeologer.

Men relationen, såsom den framställs här i sin mest hårdragna och förenklade form, förklarar knappast varför vraken efter *Kronan* och *Svärdet* betraktas som viktigare än *Riksäpplet*. Historikerna är i allmänhet totalt oskyldiga till denna snedvridna uppfattning. Här krävs en kartläggning av historieskrivningens syften och av de grupper och de kanaler som fört berättelserna om respektive skepp in i det allmänna historiemedvetandet.

Den gigantiska, till synes orubbliga, koloss som står i vägen för varje ambitiöst försök att lyfta fram mer obekanta händelser, företeelser och grupper ur det förflutna, är ett välbekant och etablerat nationellt historienarrativ. Det tog sin form under framför allt 1800-talet och har fått kraftig kritik av seriösa forskare sedan mitten av förra seklet. Men trots detta är det just sådana förenklade historiska schabloner som aktiveras när nya sensationella vrakfynd görs (se Cederlund 1997 eller Arnstad 2009).

När det förflutna ska berättas, när historia ska skrivas, sker alltid ett urval. Det går aldrig att återge allt som har hänt. Urvalet är alltid ett resultat av ideologiska överväganden och utgången av en kamp mellan de grupper som vill ha tolkningsföreträde (jfr Axelsson 2004:22–23; Zander 2001:461–471). Historien om svenska flottan har formulerats av historiker med böjelser för sjökrig, men framför allt av sjökrigare med böjelser för historia. I denna historia framstår berättelsen om *Riksäpplet* som överflödigt. En arkeologi som reduceras till att illustrera välbekanta historiska berättelser prioriterar mer eller mindre automatiskt bort vrak som *Riksäpplet*. Där finns nämligen knappast något

historiskt narrativ att illustrera. Det bombastiska kvädet om *Kronans* och *Svärdets* undergång utanför Öland har på sätt och vis kvävt en seriös arkeologi med utgångspunkt i *Riksäppet*. Att synliggöra detta är ett första steg mot att avlägsna den döda hand som lagts över vraket, men kanske också över marinarknologin i vidare bemärkelse.

## Brusten tidskapsel

Den franske arkeologen Laurent Olivier har betonat att det sätt som arkeologer närmar sig det förflutna mer kan liknas vid att minnas än att rekonstruera specifika händelseförlopp från det förflutna. Att minnas är en aktivitet som äger rum i nuet. Inspirerad av psykoanalys menar Olivier att minnet är en reaktion på någon yttre omständighet. Vi har alla upplevt hur vi kastats tillbaka i tiden när vi konfronterats med olika ting, smaker, dofter eller musik. De episoder som plötsligt kommer åter är vare sig ursprungliga eller kompletta, utan brottstycken av någonting som en gång ägt rum. Viktigast av allt är att minnet påverkats och förvanskats av allt som hänt sedan dess. Det tenderar inte bara att svikta och bli diffust, utan är snarast en idé om det förflutna som bildas här och nu, på grundval av vissa lösa fragment (jfr diskussion hos Olivier 2011).

De materiella lämningar som arkeologer studerar har liknande egenskaper. De är fragmentariska och har påverkats av en rad händelser och processer innan de antagit den form som de råkar ha och innan de inträtt i det tillstånd som de befinner sig i när de observeras av en arkeolog. De materiella lämningar som råkar finnas kvar av det förflutna är tveklöst delar av nutiden. Trots detta finns ofta en önskan att arkeologiska lämningar ska vara ett slags tidskapslar. Att tiden som passerat mellan att lämningen blivit till och den tidpunkt då den observeras och dokumenteras aldrig har existerat.

Staden Pompeji tjänar ofta som exempel på detta fenomen. Under lager av vulkanaska och pimpsten tycks tiden ha stått stilla. Skeppsvrak förväntas ofta uppvisa samma avsaknad av tid. Ju mindre vraken påverkats av och haft kontakt med mänskligheten sedan de sjönk ner i det oändliga havets gröndunkla djup, desto bättre. Andaktsfullt berättar dykare om hur fascinerande det är att vara den första på si och så många år som beskådar ett vrak, likt en Howard Carter i Tutankhamuns grav.

Men tiden står aldrig still och kommer aldrig att göra det. Att värdera skeppsvrak och andra lämningar utifrån hur hårt de drabbats av tidens

gnagande tand, sentida rovgrävning eller annan exploatering, är knappast rättvisande. Lämningarna efter de regalskepp som gick förlorade år 1676 är intressanta att jämföra i detta avseende eftersom de representerar hela skalan, de har beskrivits som allt ifrån frusna ögonblick till vandaliserade ointressanta brädhögar. Medan *Kronan* vid upprepade tillfällen har målats upp som ett "Östersjöns Pompeji" (Franzén 1985:9; Einarsson 2016:207) så framställs *Riksäpplets* vrak som helt vandaliserat och fördärvat (jfr Hamilton 1957:170). Fast även ett vrak som blivit "ruinerat" har alltid en arkeologisk potential. Det är de vetenskapliga frågeställningarna som det kommer an på. Vad vill vi egentligen veta?

I motsats till *Kronan* har *Riksäppet* stått i kontinuerlig förbindelse med världen ovanför vattenytan under flera hundra år. *Riksäppet* är ett eländigt val för den som önskar hänge sig åt att leta vrak, dyrka hjältar eller bärga kanoner. Likaså lämpar det sig illa för den som vill hisna inför historiens vingslag och kontempera inför en orörd, ostörd och skenbart oförvrängd kvarleva.

Kan arkeologi kring stormaktstidens krigsfartyg alls vara något annat?

## Skepp som ting

Ett första steg för att få svar på frågan kan vara att lägga de dramatiska krigshändelserna under skånska kriget åt sidan. En arkeologisk studie behöver inte vara uppbyggd enligt det storslagna narrativets linjära och kronologiska dramaturgi med en början, en mitt och ett slut. Det är knappast självklart att skepp som skönmålats i historienarrativets storslagna händelseförlopp är mer lämpade för arkeologiska studier än dem som förbigåtts. *Kronan*, *Svärdet* och *Riksäppet* var relativt likvärdiga skepp. Det var omständigheter och rena tillfälligheter som beseglade ödet i varje enskilt fall. I själva händelseförloppet kunde de lika gärna ha bytt plats och spelat varandras roller. I en arkeologi som tar sin utgångspunkt i skeppen som materiell kultur, i stället för att illustrera befintliga historiska narrativ, har *Kronan*, *Svärdet* och *Riksäppet* rimligtvis något så när likartade potentialer. Det exceptionella och spektakulära får här lämna plats för det mer generella och alldagliga.

Men arkeologer är knappast ensamma om att söka det förflutnas vardag. Att exempelvis historikerna inom den så kallade Annalesskolan menade att grundläggande förståelse för det förflutna inte härrör från enskilda händelser eller personer utan från omfattande och djupgående

samhälleliga strukturer och fenomen är välkänt. Sådana strukturer och fenomen utgör i sin tur förutsättningarna för de spektakulära och vid första anblicken isolerade händelserna. Analys av sådana skeenden och tendenser är avgörande för förståelsen av också enskilda och mer anmärkningsvärda tilldragelser. Sådan forskning kan ses som en rörelse bort från enskilda personer, kungar, hjältar eller krig till förmån för exempelvis vardagsliv eller konsumtionsstudier (se översikt hos Burke 1990; Roche 2000).

Under senare år har materiell kultur satts i fokus även utanför arkeologin, inte minst genom influenser från posthumanistiska teori-bildningar (se t.ex. Latour 2005; Trentmann 2009; Hicks & Beaudry 2010; Olsen 2010; Forssberg & Sennefelt 2014). Studiet av historiska skeppsvrak kan därmed få förnyad aktualitet (se även Eriksson 2014a).

Det säger sig nästan självt att ett gigantiskt fyndkomplex som ett regalskepp kan belysas på många olika sätt. Ett påstående som ganska frekvent upprepas inom marinarkeologin är att krigsfartyg var de mest invecklade och avancerade maskiner som byggdes i den tidigmoderna världen (se t.ex. Muckelroy 1978:3; Adams 2003:25; Eriksson 2014a:125). Just den tekniska aspekten av skepp och båtar är något som har fått relativt mycket uppmärksamhet inom marinarkeologin, vilket en snabb genombläddring av de omfattande rapporterna som tryckts efter *International Symposium on Boat and Ship Archaeology* (ISBSA), som hålls var tredje år, ger vid handen.

Men det finns andra aspekter av skepp än de renodlat tekniska som fokuserar på manöveregenskaper, byggnadstraditioner eller skeppets förmåga och kapacitet att bära varor eller kanoner. Maskineriet i ett förindustriellt krigsfartyg utgörs till stor del av människor. Inte mindre än 450 personer fanns ombord på *Riksäppet* vid det sista sjötåget.

Ett fullt fungerande skepp förutsätter ett samspel mellan skrov, vind, vatten, barlast, befäl, manskap, krut, kanoner, vedförråd och tusen andra parametrar. Ett sätt närma sig det seglande skeppet är att betrakta det som ett nätverk av människor och ting (jfr Latour 2005 eller Law 2000). Så länge de hålls samman i nätverket fungerar skeppet. När besättningen skotat seglen rätt kan skrovet röra sig genom vattnet med hjälp av vinden. Men om nätverkets beståndsdelar lösgör sig eller av andra anledningar fallerar, om barlasten är för lätt eller vinden för kraftig eller om de mellanmänniska relationerna tillåts omformas, så kan skeppet segla omkull eller myteri bryta ut (se diskussion hos Law 2000; även Eriksson 2014a).

Som redan antyttts och som kommer att diskuteras mer i detalj hamnar presentationerna av historiska skepp ofta i en framställning av vad (kända historiska) människor utträttat med skepp. Men relationen mellan människa och skepp blir riktigt intressant först när man vänder på problemställningen och frågar sig vad skeppet fick människor att göra. Hur har själva skeppet utformats för att få de ombordvarande att inrätta sig i den sociala och mekaniska enhet som regalskeppet utgjort? Kan ett skeppsvrak som *Riksäpplet* bidra med sådana upplysningar?

Ombord på ett skepp är utrymmet alltid begränsat, hur det avdelats utgör i sig ett intressant källmaterial. Rumsindelningen ska förvisso passa in i skeppet sett som en maskin, men ska samtidigt vara utformat för att harmoniera med ett hierarkiskt system. De flera hundra personerna är inplacerade i denna rumsliga organisation och förväntas uppträda i enlighet med sina tilldelade roller. Själva skeppet ställer upp de fysiska förutsättningarna för bevarandet av denna rollfördelning.

Göromål och rutiner utförda mer eller mindre medvetet på daglig basis konstituerar individens roll i relation till andra. Alla vardagliga praktiker påverkas på ett eller annat sätt av rummets utformning av dess indelning och inte minst av hur det kan begränsa rörelserna för vissa kategorier av människor. Av hur vissa rum kan göras mer eller mindre exklusiva eller privata. En viss rumsorganisation är ett självgenererande system för upprätthållande av hierarkier. Att ge anvisningar om var olika människor ska äta eller sova är ett sätt att aktivt kontrollera deras identitet (se till exempel Lefebvre & Levich 1987:7–11; Hacking 1999:161–171; Delle 1998; Upton 2002:719). Generellt sett saknas upplysningar om rumsorganisation ombord på skepp från 1600-talet, varför skeppsvrak kan lämna viktiga upplysningar (se diskussion hos Eriksson 2013b; 2014a). Studier av skeppets rumslighet är således ett sätt att närma sig en mer generell förståelse för det samhälle som såväl *Riksäpplet* som skånska kriget var en del av.

Ett skepp som *Riksäpplet* var inte enbart ämnat för att avfyra bredsidor mot fientliga flottor. Under det dryga decennium skeppet låg uppankrat i huvudstadens offentliga rum fungerade skeppet som en flytande informationskanal för den absoluta kungamakten. *Riksäpplet* var ett av de första skepp som hade färdigställts av de från England rekryterade skeppsbyggmästarna, vilket i sin tur var ett resultat av Sveriges utrikespolitik och handel. I den här boken har därför särskild vikt lagts på att beskriva skeppets arkitektoniska särdrag även exteriört.

Vid sina förtöjningar på Skeppsholmen i Stockholm kommunicerade *Riksäppet* att Sverige var en militärmakt som närmat sig England.

## I magasin och på havets botten

Att Östersjön tack vare det bräckta vattnet och avsaknaden av skeppsmask erbjuder unika bevarandeförhållanden för organiskt material är välkänt. Men de tusentals välbevarade skeppsvrak som vilar på det nordliga innanhavets botten är en till stora delar outnyttjad arkeologisk resurs. Kanske beror det på att undervattensarkeologiska undersökningar ofta framställs som en krånglig och komplicerad verksamhet, som kräver mängder av avancerad och kostsam teknisk apparatur och tidskrävande expeditioner. Men undersökningar av lämningar under vatten kan vara både enkla och billiga. Det är sant att utgrävning, bärgning och konservering av fynd ofta är förenat med stora kostnader. Däremot är sådana åtgärder sällan nödvändiga för att man ska kunna lära sig något nytt från skeppsvrak.

Östersjöns välbevarade vrak erbjuder mängder av arkeologisk information utan att för den sakens skull behöva grävas ut. Under vattenytan lurar vraken som stora kvardröjande portioner av en tidigmodern värld, helt synliga och åtkomliga för en dykande besökare. Det material som ligger tillgängligt för dokumentation framför dykmasken innehåller ofta mer än tillräckligt med arkeologisk information för att skapa underlag för resonemang, föredrag, artiklar eller böcker.

Källmaterialet är således tillgängligt för vem som helst som kan dyka, eller som känner någon som kan göra det. Arkeologisk dokumentation, tolkning och förståelse är därför inte avhängigt vare sig maskiner, särskilt avancerad teknisk apparatur eller komplicerade fältexpeditioner som kräver astronomiska budgetar. Arkeologi bottnar i en diskussion om det mänskliga livets oupphörliga sammanflätning med den materiella världen och det är frågeställningarna som avgör om ett fältarbete leder till bra arkeologi. Den begränsade fältinsats som ligger till grund för min arkeologiska framställning här, samlades in tillsammans med ett antal frivilliga dykare under totalt fyra tillfällen.

Ofta är det inte ens nödvändigt att bege sig till havets botten för att upptäcka tidigare ouppmärksammat arkeologiskt material från skeppsvrak. Outnyttjade och aldrig analyserade, och än mindre offentligt kommenterade, föremål från arkeologiska undersökningar finns i museimagasin över hela världen. Detsamma gäller föremål från

historiska skeppsvrak. Under den marinarkeologiska subdisciplinens förhistoria i Sverige bärgades ett stort antal föremål från vrak. Arbetet utfördes ofta som övningar i samband med marinens dykarutbildning (se genomgång hos Cederlund 1983). De tillvaratagna fynden såldes till privatpersoner eller inlemmades i olika museisamlingar.

Min arkeologiska framställning och analys av *Riksäppet* som byggnad utgår från material som i viss utsträckning finns hos privatpersoner, men framför allt i olika museimagasin. Dessa samlingar är idag i stor utsträckning tillgängliga på internet genom databasen Digitalt Museum.

Min förhoppning är att den här boken ska väcka intresse även för hemtama, vid första anblicken kanske lite tråkiga, vrak. De som fallit i glömska sedan en första nyhetsuppståndelse i samband med upptäckten lagt sig och efter att bärgarentusiasmen klingat av. Utan tvivel kan närmare granskning av material från sådana skepp generera nya intressanta arkeologiska insikter. *Riksäppet* är ett exempel. Det finns många, många fler.



## Att äras eller glömmas

Av alla de skepp som under årtusenden existerat har de flesta för länge sedan seglat in i glömskans töcken. Ett litet fåtal har dock upphöjts och tilldelats verkliga hedersplatser i historien. Urvalet har skett på grundval av de stordåd som deras befälhavare anses ha utträttat. Fartyget är själva redskapet för bragderna och bedrifterna och åtnjuter inte sällan sin beskärda del av anseendet. Tänk på Christofer Columbus *Santa Maria*, Francis Drakes *Golden Hind*, Otto Nordenskiölds *Vega*, Thor Heyerdahls *Kon-Tiki*, James Cooks *Endeavour* eller Noaks ark.

Sjökrigande nationer upphöjer vanligtvis ett antal särskilt avgörande sjöslag och framstående hjältar. Skeppen som deltog i dessa bataljer och som fördes av legendariska amiraler får ofta framträdande platser i såväl berättelserna som högtidlighållandet av tilldragelserna. Som exempel vårdas amiral Lord Nelsons skepp *Victory* som en nationalklenod på Royal Naval Dockyard i Portsmouth i södra England, medan Nederländernas store sjöhjälte Michiel de Ruyters skepp *De Zeven Provinciën* i skrivande stund återuppstår i form av en mycket påkostad fullskalekopia. Ett krigsfartyg med besättning kan liknas vid en kropp, vars vilja är befälhavarens. Sjöhjältens person framstår som intimt sammanflätad med skeppet.

Arkeologiska berättelser om stora örlogsfartyg kan rida på den trygga vägen som redan kända och bekanta episoder utgör, något som är särskilt tydligt när ett nytt vrakfynd kablats ut i media. Uppmärksamheten som undersökningar av skepp som tillhört en kung eller någon annan historisk celebritet får tycks alltid ge dylika projekt existensberättigande (se diskussion hos Cederlund 1997). Det allmänna intresset för sådana skeppsvrak är i grunden något positivt, men verksamheten ska inte reduceras till att återberätta välbekanta och ofta kraftigt förenklade episoder ur den stora berättelsen om den svenska nationen. Inte minst som dessa berättelser sållats fram enligt ideologiska premisser som många forskare av idag har svårt att förlika sig med.