

The Ghost Ship



An intact 17th century ship with masts that point up towards the surface

A shipwreck lies at a depth of 130 metres in the compact darkness of the seabed, about 30 nautical miles east of Gotska Sandön. Despite almost 400 years having passed since the vessel sank in the middle of the Baltic Sea, it is almost entirely intact. Time has stood still, down here in the dark. The wreck has been given the working name of the Ghost Ship (Spökskeppet), because it is if the crew has simply vanished and will soon return.

The wreck is from the latter half of the 17th century; it has offered marine archaeologists the opportunity to make detailed studies of the construction of a type of vessel, the fluyt, that has previously only been documented through pictures, written sources and considerably less well-preserved finds. The Ghost Ship also provides insight into how a 17th century vessel was organised, as well as knowledge of the onboard conditions for sailors and a chance to understand how they lived and what they experienced.

The Ghost Ship – discovery and exploration

The Ghost Ship was discovered by chance in 2003, when the companies Deep Sea Production and Marin Mätteknik were actually looking for a Swedish DC-3 plane that disappeared in the 1950s. Marine archaeologists at Södertörn University were contacted so that they could lead the exploration of the wreck.

In addition to an archaeological survey, the exploration of the Ghost Ship has been a project in developing technology for deepwater archaeology. Documentation, sampling and recovery work have been carried out with remote-controlled robots, known as ROVs (Remote Operated Vehicles). These can be equipped with different types of cameras, lamps, claws, underwater radars and lasers for taking measurements. Mini-robots fitted with cameras have allowed marine archaeologists to successfully study the inside of a 17th century ship for the first time ever.

The 17th century – a golden age for trade in the Baltic Sea

In the 17th century, world trade was dominated by the Dutch, who were also at the forefront of shipbuilding. East India trading and commodities from the colonies in the New World brought vast wealth to Amsterdam and the other Dutch ports. The extensive merchant shipping on the Baltic Sea was also dominated by the Dutch, with several thousand merchant vessels from Holland visiting Baltic ports every year. Manufactured goods, spices, cloth, dried fish and salt were among the goods brought to the Nordic countries. Here, the fluyts were loaded with commodities such as iron, limestone, timber and seed, which were then shipped down to the continent.

The most common merchant vessel was the fluyt, a ship that carried plenty of cargo and was easily handled. The fluyt was developed by the Dutch at the end of the 16th century and played a decisive role in their economic success. Timber for the vessels was imported from the whole of northern Europe and ships were also built to order, even for Swedish shipping companies.

The Ghost Ship is the best preserved fluyt to have been found. Due to the marine archaeologists' exploration of the Ghost Ship, we now know more about the fluyt's construction and about life on board.

Baltic Sea research and marine archaeology

The Baltic Sea is one of the best locations in the world for marine archaeological research. This mediterranean sea has been busily trafficked for centuries and there have been many shipwrecks in its extensive archipelagos. There are deep waters between the islands and skerries, where wrecks lie undisturbed and a vessel's hull can remain intact for hundreds of years, with the masts still standing. The cold, brackish water has no shipworms to decompose the wood.

Swedish marine archaeological research has good international reputation, and Sweden is considered a world-leader in the field. Marine research and research in the field of cultural history were developed during the Vasa's recovery and the work on the warship in the 1970s.

From the very beginning, research at Södertörn University has focused on the Baltic Sea region and Eastern Europe. Marine Archaeology was established as subject in 1997, thereby gaining a permanent academic platform in Sweden. Södertörn University is now the only Swedish higher education institution to conduct research and education in marine archaeology. Södertörn University's research centre, MARIS (Maritime Archaeology Research Institute at Södertörn University), therefore has a central role in scientific development. Johan Rönby, Professor of Marine Archaeology, runs the centre and the exploration of the many fascinating wrecks that have been found in the Baltic Sea in recent years.



Spökskeppet



Ett nästan intakt 1600-talsskepp

I det kompakta mörkret på 130 meters djup cirka 30 distansminuter öster om Gotska Sandön står ett skeppsvrak på botten. Trots att det gått nästan 400 år sedan fartyget förläste mitt ute i Östersjön är det i det närmaste helt intakt. Vraket har fått arbetsnamnet Spökskeppet. Det är som om den försvunna besättningen bara lämnat det ett litet tag för att snart återvända.

Vraket från andra hälften av 1600-talet har gett marinarkeologerna möjlighet att i detalj studera konstruktionen av fartygstypen flöjt, som tidigare bara funnits dokumenterad genom bilder, skriftliga källor och betydligt mindre välbevarade fynd. Spökskeppet ger även en inblick i hur ett 1600-talsfartyg var organiserat invändigt. Det ger kunskap om sjömännens förhållanden ombord och en chans att leva sig in i hur man hade det.

Medverkande i forskningsprojektet Spökskeppet:
Södertörns högskola, Marin Mätteknik AB,
Deep Sea Production och Dutch Cultural Heritage Agency.
Projektet erhöll stöd från KK-stiftelsen.

KK-stiftelsen



Spökskeppet hittas och utforskas

2003 upptäcktes Spökskeppet av en slump när företagen Deep Sea Production och Marin Mätteknik egentligen sökte efter en svensk DC 3:a som försvann på 1950-talet. Marinarkeologerna vid Södertörns högskola kontaktades för att leda utforskningarna av vraket.

Förutom en arkeologisk undersökning har utforskningen av Spökskeppet varit ett projekt för utveckling av teknologi för djuphavsarkeologi. Dokumentation, provtagning och bärgningsarbeten har gjorts med fjärrstyrda robotar, så kallade ROV (Remote Operated Vehicles). Dessa kan utrustas med olika typer av kameror, lampor, gripklor, undervattensradar och laser för uppmätning. Med hjälp av minirobotar försedda med kamera har marinarkeologerna även lyckats studera insidan av ett 1600-talsskepp för första gången någonsin.

Östersjöhandelns guldålder

Under 1600-talet dominerades världshandeln av holländarna, vilka även var ledande som skeppsbyggare. Ostindiefarten och råvaror från kolonierna i den nya världen drog in enorma rikedomar till Amsterdam och de andra holländska sjöstäderna.

Även den omfattande handelstrafiken på Östersjön dominerades av holländare. Flera tusen handelsfartyg därifrån besökte Östersjöns hamnar varje år. Till Norden fördes bland annat manufakturvaror, kryddor, tyger, torkad fisk och salt. Här lastades fartygen med råvaror som järn, kalk, timmer och säd som sedan fördes ned till kontinenten. Det vanligaste handelsfartyget var flöjten,

en lastdryg och lättseglad skeppstyp. Flöjten utvecklades av holländarna under slutet av 1500-talet och spelade en avgörande roll för deras ekonomiska framgångar. Timmer till fartygen importerades från hela norra Europa och man byggde även skepp på beställning åt bland annat svenska redare.

Spökskeppet är den mest välbevarade flöjt som hittats. I och med marinarkeologernas utforskningar av fartyget vet man nu mer om flöjternas uppbyggnad och om livet ombord.

Östersjöforskning och marinarkeologi

Östersjön är en av världens bästa platser för marinarkeologisk forskning. Innanhavet har varit livligt trafikerat under mycket lång tid och antalet förlisningar många i de stora skärgårdarna. Mellan kobbar och skär finns stora djup, här ligger vraken nästan stilla och fartygsskrov kan bevaras intakta i hundratals år, ibland med masterna stående kvar. Det bräckta kalla vattnet saknar även skeppsmask, som annars bryter ned trä.

Svensk marinarkeologisk forskning har ett internationellt mycket gott rykte. Sverige anses vara ett av de ledande länderna i världen inom detta fält. Den marina och kulturhistoriska forskningen utvecklades vid bärgningen och arbetet med att bevara regalskeppet Vasa på 1960- och 70-talen.

Forskningen vid Södertörns högskola har ända sedan starten haft ett fokus på Östersjö- och Östeuroparegionen. 1997 inrättades marinarkeologi som ämne, därigenom fick det en fast akademiska plattform i Sverige. Södertörns högskola är idag det enda lärosätet i landet som bedriver marinarkeologisk forskning och utbildning. Södertörns högskola med forskningscentret MARIS (Maritime Archaeology Research Institute at Södertörn University) spelar därför en central roll i den vetenskapliga utvecklingen. Johan Rönby, professor i marinarkeologi, leder centret och utforskningen av de många spännande vrak som man funnit i Östersjön under senare år.