



Mot alla odds lyckades Anders Franzén se till att få Vasa bärgad och få henne under tak i det pontonmuseum som blev skeppets första hem. Hans bedrift fick på 1960-talet genomslag världen över. Foto: Kent Hult.

Skattskeppet San José och svensk dykeriverksamhet

TEXT: BJÖRN AXEL JOHANSSON

Fredagen den 11 april 1986 anlände Anders Franzén och Lars Molinder till presidentpalatset i Bogota. De var inbjudna av Colombias president Belisario Betancur för att diskutera ett särskilt ärende – Projekt San José. Presidenten var angelägen om att knyta kontakt med svenska företag och institutioner för att lokalisera och bärga det 300 år gamla vraket.

”Vi mottogs nästan som statsmän”, minns Lars Molinder idag med ett leende. ”Full parad med limousin, uniformer och hedersbetygelser. Anders representerade både Kungliga Tekniska Högskolan och de internationellt kända Vasa- och Kronanprojekten, medan jag arbetade inom offshore-industrin. Colombianerna var svaga för titlar och berömmelse. Anders, eller professor Franzén som de alltid kallade honom, var en celebritet. Bärningen av Vasa och Vasamuseet var överraskande välkända och öppnade alla dörrar för oss. Anders framstod som mycket anspråkslös men var klart förtjust i uppmärksamheten.”

Lars Molinders egen bakgrund var att han – efter civilingenjörsexamen – hade arbetat som dykare på de norska oljefälten under ett antal år i slutet av 70-talet. Senare blev han chef för Underwater Systems på Det Norske Veritas huvudkontor i Oslo och därefter tekniskt ansvarig för verksamheten med djupdykning inom Consafe Offshore. Företaget hade då närmare tjugo bostadsplattformar och två dykriggar för djup ned till 360 meter, Regalia och Safe Karinia.

Efter Consafes konkurs 1985 började han att arbeta som delägare i Havila Offshore AB, ett företag i Pronatorsfären. Företaget tog då över de inledande samtal som Consafes grundare och VD Christer Ericsson hade haft med Colombia. En drivande kraft i de sammanhangen var den svenske ambassadören i Bogota, Karl Wärnberg. Lars Molinder tog kontakt med honom och fick information om vad som hänt fram till dess.

Wärnberg var sedan tidigare engagerad i ett annat svensk-colombianskt projekt, byggföretaget ABV:s uppdrag i samband utbyggnaden av hamnen i Cartagena, Bahía Málaga, och hade goda relationer med den colombianska regeringen. Han ansåg att svensk teknik för djuphavsarbete – i kombination med erfarenheterna från bärningen av Vasa och arbetena på Kronan – skulle komma väl till pass när det gällde San José.

Under det timslånga mötet med presidenten, där även ambassadör Wärnberg deltog, deklarerade Betancur att han ville att svenska företag

skulle genomföra projektet. Erfarenheterna av samarbetet med ABV i Cartagena var goda och han föreslog att arbetet med San José skulle formaliseras i form av ett stat-till-stat-avtal.

Presidenten förklarade också att det colombianska intresset främst handlade om kulturhistoria och arkeologi. Ett mål var att inrätta ett särskilt museum i Cartagena för att visa upp vad som bärgats från vraket. Presidenten antydde också att han gärna såg att projektet inleddes redan under hans innevarande ämbetsperiod. Den löpte ut fyra månader senare.

BAKGRUND:

San José

Sommaren 1708 exploderade galeonen San José efter att ha attackerats av engelska örlogsskepp i vattnen norr om staden Cartagena i Colombia. Hon var flaggskepp i en större flotta av spanska fartyg, tre örlogsmän och ett dussin handelsskepp. Deras uppgift var att föra över stora rikedomar till hemlandet från de spanska kolonierna. Medlen skulle finansiera ett pågående krig.

San José kom ursprungligen från Portobelo i Panama med en last av guld, silver och ädelstenar från bland annat de spanska gruvorna i Bolivia. Tillsammans med ett systemskepp och den övriga flottan var hon på väg mot Havanna på Kuba. Där skulle lasterna föras över till större farkoster inför resan över Atlanten med spanska Cadiz som slutmål.

San José sjösattes i Spanien 1698, var på 1 200 bruttoton och bestyckad med 64 kanoner om 18, 10 respektive 6 pund på tre däck. Besättningen bestod av sex hundra man varav enbart en handfull överlevde sjöstriden och den explosion som slutligen blev skeppets undergång. Det var antagligen inte engelsmännens avsikt att sänka San José eftersom deras uppdrag var att erövra dess ovanligt värdefulla last.

Det första Harry Schein gjorde var att stämma träff med Lars Molinder för att sätta sig in i hur projektet dittills hade fortlöpt. Bland annat diskuterades Klaus Vollerts engagemang. När Schein informerades om att Vollert skulle få tio procent av det som bärgades från vraket reagerade han starkt. Han menade att det luktade mutor och krävde att samarbetet skulle upphöra.

För Lars Molinder var det svårt att förstå. Vollert lade ner stor kraft i både tid och pengar för att vara behjälplig men hade aldrig begärt någon ersättning. Vollert trodde starkt på projektet och var villig att arbeta på egen risk och få ersättning först om arbetet slutfördes på ett framgångsrikt sätt. Vid den här tiden var det osäkert om vraket ens var lokaliserat, än mindre om det var möjligt att genomföra en bärgningsoperation. Att utesluta Vollert skulle riskera det svenska deltagandet i projektet.

”Men vi var inte ensamma om våra planer”, säger Lars Molinder. Stena AB i Göteborg – med Bo Rindegård som deras fristående agent – var villigt att ta över projektet. Resursstarka Stena intresserade Harry Schein eftersom de hade ett antal fartyg med kapacitet för dykeriverksamhet till de aktuella djupen runt 240 meter. Företaget var nu villigt att ställa upp mot en vinstdelning.

En rad möten hölls med Investeringsbanken, Havila Offshore och Stena för att få till stånd ett fungerande samarbete. Stenas agent Bo Rindegård hade tidigare arbetat för svenska ABV och utbyggnaden av hamnen i Cartagena och var väl förtrogen med det colombianska näringslivet och landets företagskultur.

”Vi var också i kontakt med ett amerikanskt konsortium som intresserade sig för San José, Glocca Morra Sea Search Armada. De hävdade



Omslaget till den projektplan som Havila Offshore AB presenterade under den två veckor långa vistelsen i Colombia. Från Lars Molinders privata arkiv.

att de redan hade lokaliserat vraket. Jag reste över till Miami för ett möte och de kom också till Göteborg för förhandlingar. De krävde tjugo procent av allt som bärgades men förhandlingarna strandade vid arton procent. Amerikanerna var inte nöjda och flög hem i vredesmod”, berättar Lars Molinder.

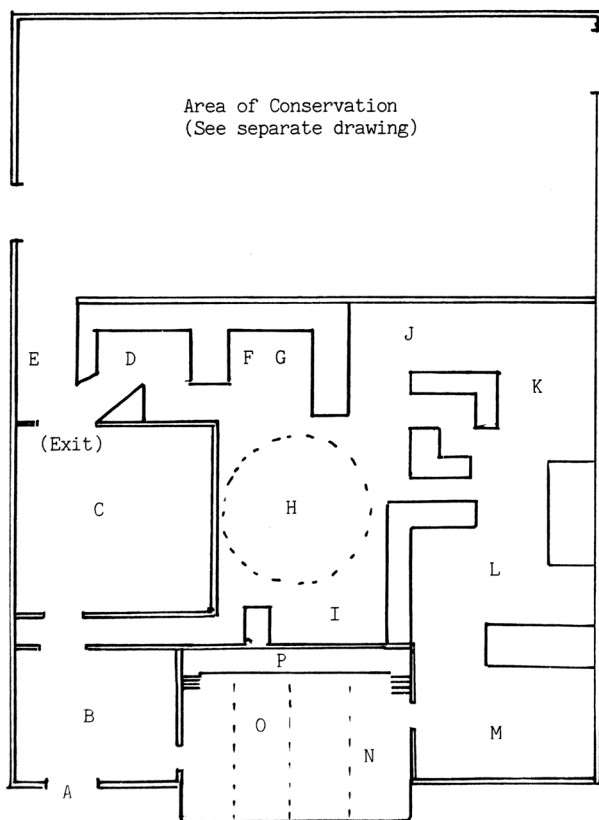
San José – en statshemlighet

Den svenska pressen följde under ett par år utvecklingen av San José-projektet. Det blev

Explanation of the Exhibition:

- A Entrance & Exit
- B Information, Bookstands, Souvenirs
- C Audio-visual Theatre also used for symposium etc (70 persons)
- D The Search & Discovery
- E Exit from conservation area
- F The History of Diving
- G Deep Diving
- H Model of the Wreck-site (scale 1:20) with diving-platform hanging 15 meters above under domed light-shaft (dotted line)
- I Excavation & Recovery
- J Building the Ship
- K Life on Board/ Armament, Cargo, Crew etc
- L The Heritage/ Historical & Political Background
- M The Sinking
- N Model of the Ship (scale 1:10)
- O Recovered Parts of the Hull
- P Balcony for visitors

Project "SAN JOSE"
Björn Axel Johansson/
1986-03-27



(Flow of visitors A-P)

Inför resan till Colombia våren 1986 bidrog kretsen kring Anders Franzén, däribland artikelförfattaren, med idéskisser och annat underlag kring bärgning, konservering och utställning av vraket efter San José som kunde bli ett stöd vid de kommande diskussionerna. Utgångspunkten var erfarenheterna från Vasa och Kronan liksom det aktuella Mary Rose-projektet i England. Från Anders Franzéns arkiv, Kungliga Tekniska Högskolan.

många turer av skilda slag. Projektet var ursprungligen sanktionerat på regeringsnivå och utöver ambassadör Wörnberg fanns bland andra statsekreterare Carl Johan Åberg med i bilden. Den frispråkige Harry Schein bidrog också till uppmärksamheten.

”Vi lade ned alltför mycket tid på San José”, säger Lars Molinder idag. ”Vi tog hjälp från olika håll och strukturerade det tänkta projektet på detaljnivå, alltifrån sökning och bärgning till konservering och utställning. Men allt byggde på lösa antaganden eftersom den viktigaste pusselbiten saknades – San José. Så här i efterhand ser jag att de egentligen inte hade en aning om vrakets exakta position.”

För hans del klingade projektet av efter ett par år, sensommaren 1987. Men det svenska intresset kvarstod. Sommaren därefter rapporterade Svenska Dagbladet att ”Svenskar får bärga spanskt vrak”. Uppdraget att lokalisera skeppet och bärga dess skatter hade gått till ett svenskt konsortium där Investeringsbanken ingick tillsammans med Axel Johnson & Co., Argonaut och Neptun Engineering som – påpekades det särskilt – hade bärgat Vasa. Konsortiet ville satsa 30 miljoner kronor i en första fas efter att ha vunnit uppdraget i hård konkurrens med bland annat USA, Storbritannien och Frankrike.

Först 2015 lokaliserades San José av en grupp forskare från Woods Hole Oceanographic Institution i samarbete med den colombianska flottan. En AUV (Autonomous Underwater Vehicle) – REMUS 6000 – detekterade och dokumenterade vrakplatsen. Det helt nedbrutna skeppet ligger på en slät sandbotten. En del av artilleriet är väl synligt och med hjälp av detaljfoton av dessa pjäser har vrakets identitet fastställts.

Idag anses vrakets koordinater liksom botten-djupet vara colombianska statshemligheter. Om vraket verkligen innehåller de osannolika värden som det talats om – kanske tiotals miljarder dollar – återstår att se. Ännu sex år efter att identiteten fastställts tycks emellertid ingen bärgning ha påbörjats.

BAKGRUND:

Herr von Treilebens silverfiske

Redan på 1680-talet fanns svenskt intresse för sjunkna skatter i Karibiska havet. Hans Albrekt von Treileben – pionjären inom svensk dykeri- och bärgningskonst – introducerade dykarklockan i Sverige och genomförde 1658 sina första bärgningsarbeten i vattnen utanför Göteborg på vraket efter danska örlogsskeppet Stora Sofia. Vraket låg på 27 meters djup. Något senare inledde han de mycket framgångsrika dykarbetena på Vasa.

Under en vistelse i Spanien hade han hört talas om ett skeppsvrak i den västindiska arkipelagen. På en krog i hamnstaden Cadiz ska von Treileben ha träffat en av de överlevande från det förlista skeppet som visade sig ha varit styrman ombord. Denne berättade om de rikedomar i guld och silver som fanns ombord på vraket.

Treileben fick information om vrakets position och ansåg uppgiften så trovärdig att han gick till kungs. Hösten 1682 skrev han till Karl XI. Monarken visade intresse för projektet, i synnerhet som adelsmannen von Treileben utlovade att kungen – om expeditionen blev verklighet – skulle få tolv tunnor guld inom ett år.

Resultatet av von Treilebens hemställen tycks ha blivit att han utlovades ett skepp liksom en större summa pengar. Men med stor sannolikhet genomfördes aldrig expeditionen. Och ett par år senare återfanns förslagsställaren själv i Hamburg.

Källor

Anders Franzéns arkiv vid Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.

Lars Molinders privata arkiv.

Anonym 1988. ”Svenskar får bärga spanskt vrak”.

Svenska Dagbladet 30/7 1988.

Franzén, A. 2011. Herr von Treilebens sekreta silverfiske. *Signallinan* 27.