



Enheten för kulturmiljö
Jan Dunér

Stockholm hamnar
c/o peder.weitofte@stockholmshamnar.se

Länsstyrelsens bedömning av resultaten från den marinarkeologiska utredning inom planområde "Stuvaren 1 m.fl.", del av fastigheten Kungsholmen 2:8 i Stockholms stad.

Länsstyrelsen har efter närmare granskning av fakta ändrat vår bedömning av skeppsvraket/fartygslämningen RAÄ-nr Stockholm 1043. Vi bedömer nu att vraket inte är en lagskyddad fornlämning enligt 2 kap. 1 a § kulturmiljölagen (1988:950). Länsstyrelsen kan därför inte ställa krav på att man ska vidta särskilda åtgärder för att bevara vraket och eventuella arbeten/anläggningar i anslutning till vraket är inte heller tillståndspliktiga ur fornlämningssynpunkt.

Vi bedömer dock att båda vraken inom planområdet är av värde för kulturmiljön och att de allmänna hänsynsregler som anges i kulturmiljölagens portalparagraf (1 kap. 1 §) är tillämpliga och bör beaktas vid det fortsatta planarbetet.

Bakgrund

Statens maritima museer genomfört en arkeologisk utredning av vattenområdet/sjöbotten inom planområdet. Vid utredningen besiktigade museet två skeppsvrak/fartygslämningar (RAÄ-nr Stockholm 890 och RAÄ-nr Stockholm 1043). Stockholm 890 bedömdes vara en så kallad Galeas från 1800-talets andra hälft. Det andra vraket bedömdes vara en enklare skuta av en typ som troligen sett snarlik ut under flera hundra år. För att närmare kunna datera vraket lät man datera tre prover från skrovet genom så kallad dendrokronologisk analys. Analysen visade att virket det yngsta provet var från ett träd som fällt efter år 1842, medan de två övriga var fällda efter 1800 och efter 1833. Maritima museet har tolkat detta som att vraket reparerats i omgångar och att det sannolikt förlist före år 1850.

För att ett vrak, en fartygslämning, ska definieras som en fornlämning enligt kulturmiljölagen gäller att den ska ha förlist före 1850. Om det kan antas att den förlist 1850 eller senare är den inte en fornlämning.

När det gäller statusen för RAÄ-nr Stockholm 1043 gör Länsstyrelsen nu en annan bedömning av än Statens maritima museer. Vi menar att tidsrymden mellan den yngsta dateringen av skeppsvirket (fälld efter 1842) och lagens tidsgräns är kort och att det därför kan antas att fartyget/skutan förlist 1850 eller senare, vilket innebär att den inte kvalificerar som en lagskyddad fornlämning.

Med vänlig hälsning

Jan Dunér

Statens maritima museer

Arkeologisk rapport 2017:

Två skutor i Riddarfjärden

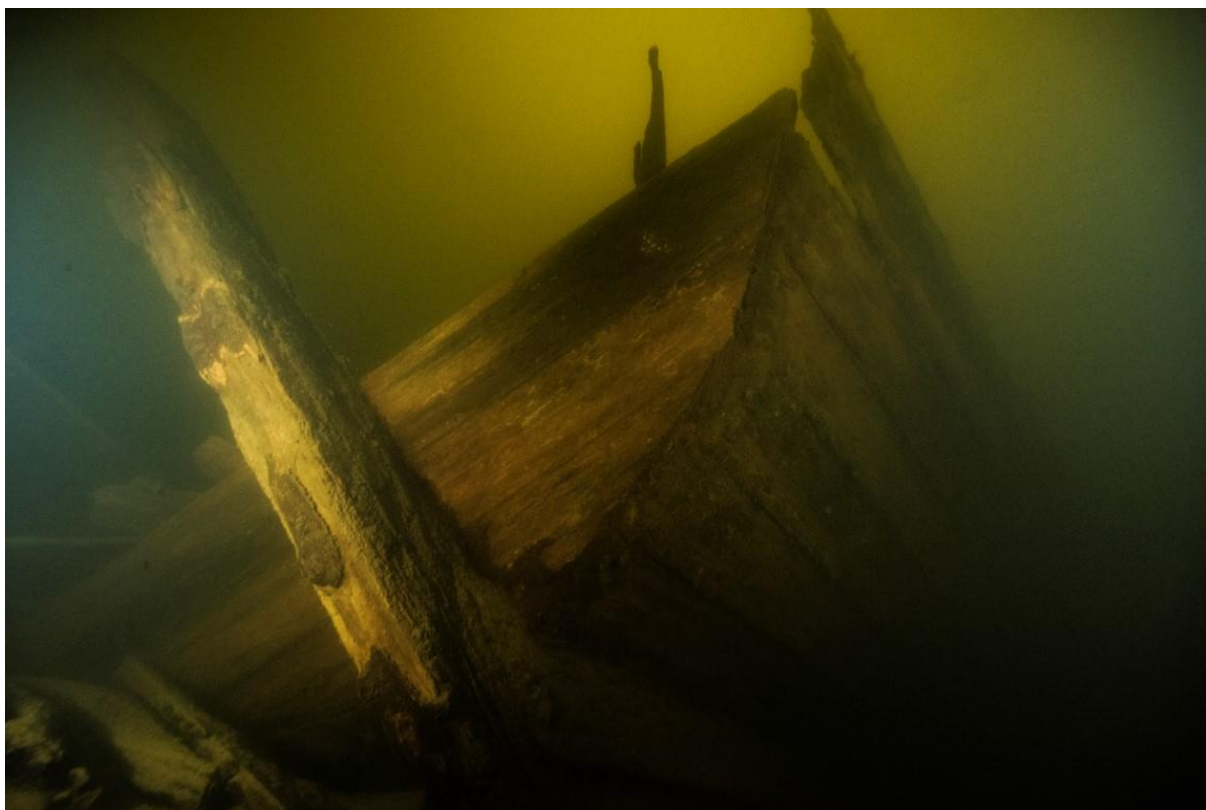
Arkeologisk utredning

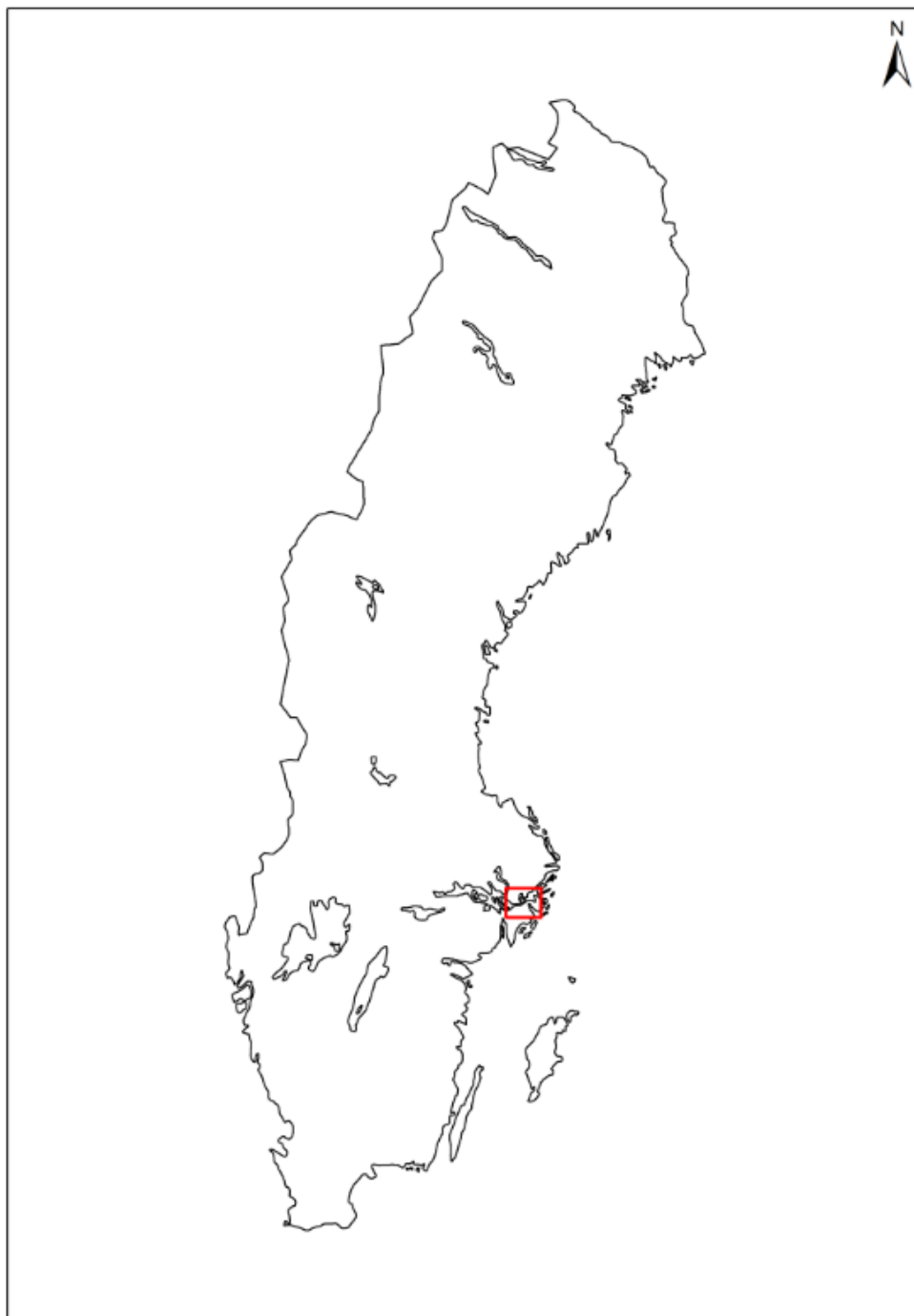
RAÄ Stockholm 890

Fastighet: Kungsholmen 2:8

Stockholm stad

Jim Hansson





Sjöhistoriska museet

en del av Statens maritima museer

P.O. Box 27131

SE-102 52 Stockholm

Tel 08 519 549 00

www.sjohistoriska.se

www.maritima.se

3

Statens maritima museer

2017-05-24

Statens maritima museer

Arkeologisk rapport 2017:

Arkeologisk utredning

Två skutor i Riddarfjärden

Stockholm stad

Fastighet Kungsholmen 2:8

RAÄ 890

Dnr 5.3.1–2017-182

Jim Hansson

© 2017 Sjöhistoriska museet

Arkeologisk rapport 2017:

ISSN XXXX

Kart- och ritmaterial Jim Hansson.

Layout Franciska Sieurin-Lönnqvist, Arkeobild.

Omslagsbild, Foto: Jim Hansson. Akterspegeln på GOM 53.

Tryck Arkitektkopia, Stockholm 2017.

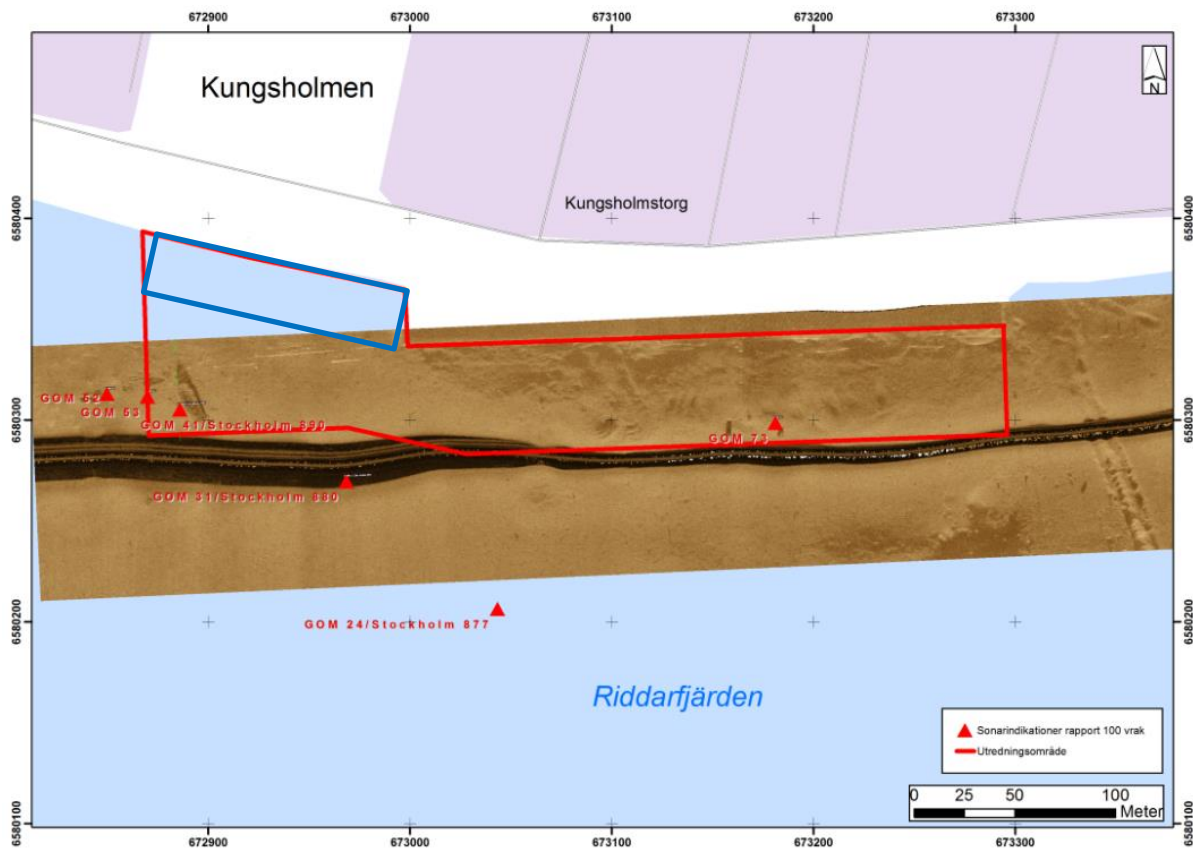
Kartor Godkända ur sekretess-synpunkt för spridning.

Innehåll

Sammanfattning.....	7
Inledning.....	8
Topografi och Kulturmiljö.....	8
Tidigare undersökningar	10
Syfte och frågeställningar.....	11
Metod och genomförande	11
Resultat.....	11
Sammanfattande tolkning och diskussion	27
Tekniska och administrativa uppgifter	34
Bilaga 1. Koordinater på för och akter.	35
Bilaga 2. Dendroprover	36

Sammanfattning

Statens maritima museer (SMM) har den 11 till 12 maj 2017 utfört en marinarkeologisk utredning inom fastigheten Kungsholmen 2:8 vid Norr Mälarstrand i Stockholms stad. Utredningen omfattade ett cirka 26 000 m² stort område (fig. 1).



Figur 1. Kartan visar utredningsområdet, sonarindikationerna samt en sonarmosaik. Den blå rektangeln visar var avsökning gjordes av dykande arkeologer. Källa: Lantmäteriet och Marin Miljö Analys AB.

Utredningen resulterade i att två fartyglämningar, RAÄ-nr Stockholm 890 samt GOM 53 lokaliseras och besiktigades av dykande arkeologer. RAÄ 890 utgör övrig kulturhistorisk lämning medan GOM 53 bedöms utgöra fornlämning. GOM 53 daterades dendrokronologiskt (årsringsdatering) av tre prover som skickades in för åldersanalys till Nationalmuseum i Köpenhamn. Dateringarna lyder: efter 1800, efter 1833 och efter 1842. Det vill säga att virket högs strax efter årtalet som nämns. Spannet mellan dateringarna är 42 år. Provsvarerna visar därför att skeppet varit en gammal båt när den sjönk varför det är högst troligt att den förlist/sjunkit innan 1850 och därmed utgör fornlämning. Även GOM 73 besiktigades, men kunde avfärdas som bojstenar.

Utöver detta avsöktes grundområdet norr om vraken mot Norr Mälarstrand (se fig. 1).

Inledning

Stockholms hamnar och Stockholms stad arbetar med att ta fram en detaljplan för kvarteret Stuvaren 1 vid Norr Mälarstrand i Stockholm. På sjöbotten inom planområdet ligger en registrerad fartygslämning, RAÄ 890. Lämningen påträffades vid en sonarkartering år 2008, men har inte tidigare besiktigats av marinarkeologer (Hjulhammar 2009).

Det finns ytterligare två indikationer från denna kartering, GOM 53 och GOM 73. Dessa finns inte registrerade i Fornsök.

De sistnämnda indikationerna är betydligt mer otydliga, men bedömdes inför utredningen mycket väl kunna vara fartygslämningar.

Länsstyrelsen i Stockholms län beslöt 2017-05-03 att Statens maritima museer (SMM) skulle utföra en marinarkeologisk utredning av sjöbotten inom planområdet Stuvaren 1 m.fl., del av Kungsholmen 2:8.

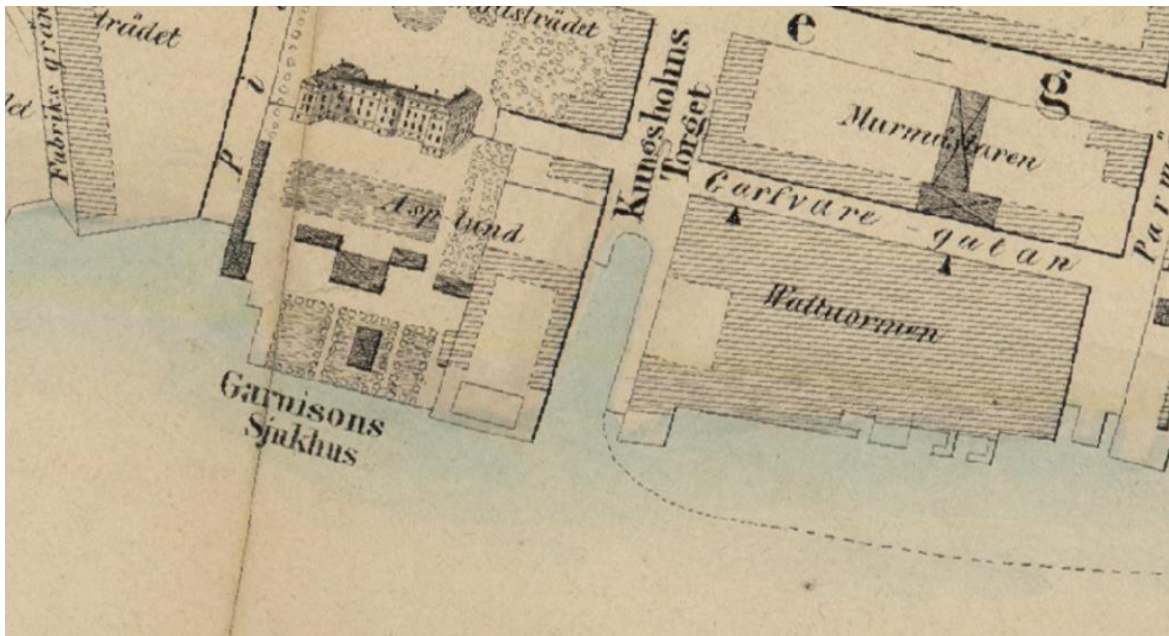
Utredningen skulle enligt Länsstyrelsens förfrågningsunderlag daterat 2017-01-31 i första hand omfatta en besiktning av fartygslämningen RAÄ 890 och omgivande bottenområde.

Topografi och Kulturmiljö

Det aktuella undersökningsområdet är beläget på östra delen av Riddarfjärden vid Norr Mälarstrand. Området vid Kungsholmstorg, söder om Garvargatan, var från 1600-talet och in på 1900-talet ett område med flera garverier (Conradsson 1994:29). Under frihetstiden fanns i kvarteret Vattuormen (vid Kungsholmstorg) ett garveri på varje tomt (Conradsson 1994:37).

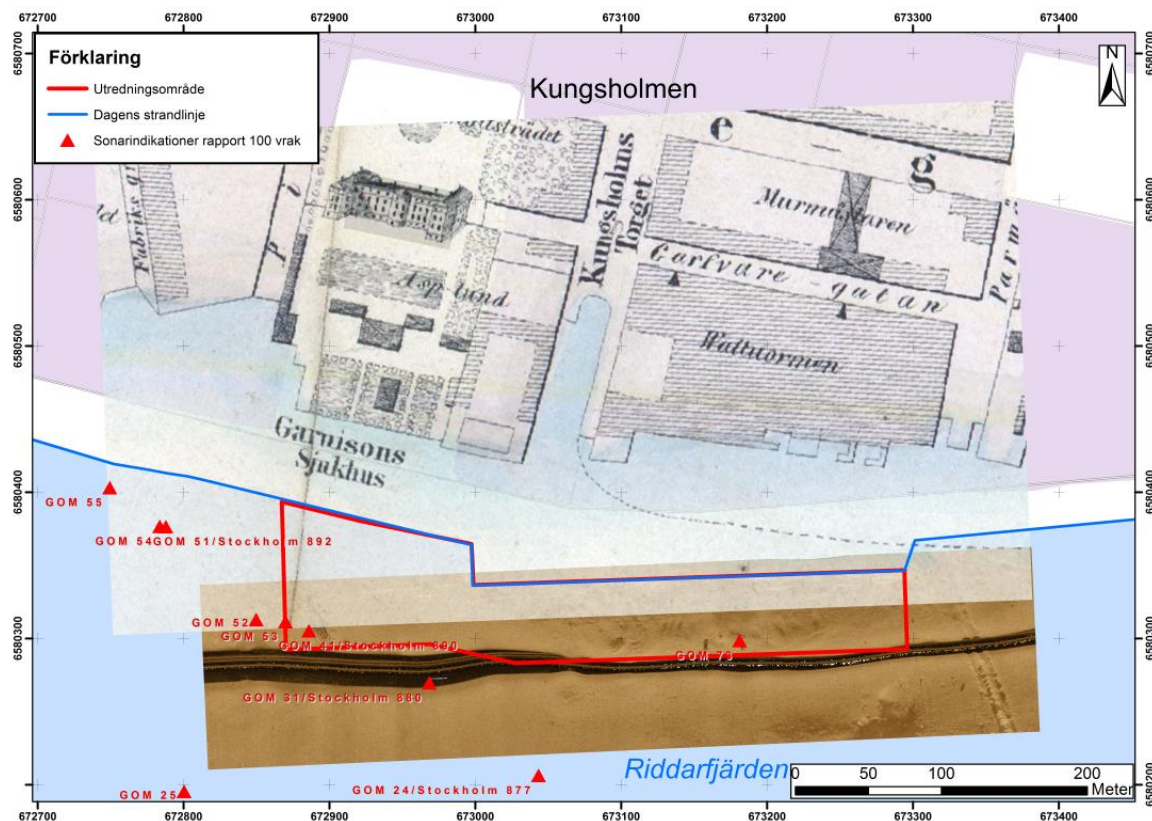
Från år 1859 fanns vid Kungsholmstorg Stockholms bryggeri AB, som senare blev S:t Eriks Bryggeri. Bryggeriet var i slutet av 1900-talet det näst största bryggeriet i Sverige, med 250 anställda (Conradsson 1994:71).

Fram till åtminstone mitten av 1800-talet var delar av Kungsholmstorg en hamn (fig. 2).



Figur 2. Undersökningsområdet innan utfyllnader. Utsnitt ur karta från 1855 av Thure von Mentzer (1807-1892). Källa: Stockholmskällan. Objekt ID SE/SSA/Tryckta kartor/ Vägvisare inom Stockholm av Thure Von Mentzer. 1855. Creative Commons licensierad CC BY 2.5 SE.

Vid en rektifiering av Thure Von Mentzers karta mot dagens karta ser man tydligt hur mycket området fylldes ut under andra halvan av 1800-talet (fig. 3).



Figur 3. På kartan daterad till 1855 kan man tydligt se hur förändrad strandlinjen blivit efter utfyllnader Källa: Stockholmskällan. Objekt ID SE/SSA/Tryckta kartor/ Vägvisare inom Stockholm av Thure Von Mentzer. 1855. Creative Commons licensierad CC BY 2.5 SE. Marin och Miljö Analys AB. Bearbetad av: Mikael Fredholm och Jim Hansson, Statens maritima museer.

Den största förändringen började dock under 1930-talet när Norr Mälarstrand byggdes ut och nya lägenheter byggdes.

Äldre lämningar som kunde förväntas inom utredningsområdet var främst fartygslämningar, brygg/hamnlämningar samt eventuellt synliga kulturlager från främst Kungsholmens industriepok.

Tidigare undersökningar

- En side scan sonarkartering (SSS) har gjorts i området och utfördes av Marin Miljöanalys AB 2008. Resultaten redovisas i rapporten: *100 nya vrak, 2008*.
- Redigerad version av ovanstående rapport: *Fartygslämningar i Stockholms inre vatten. 2017:8*

Syfte och frågeställningar

Utredningen syftade till att ta reda på om det inom området för det planerade arbetsföretaget finns lämningar som kan klassificeras som fornlämningar.

Inom utredningen skulle det fastställas om RAÄ 890 är en fornlämning eller ej. Vrakets för och akter skulle mätas in. Botten i utredningsområdet skulle besiktigas, och då även de geofysiska observationerna, GOM 53 och GOM 73.

Utredningens resultat ska utgöra underlag för länsstyrelsens vidare hantering av ärendet enligt 2 kap 11 § Kulturmiljölagen (1988:950).

Metod och genomförande

Metoden var att undersöka om tre geofysiska indikationer var fornlämningar, RAÄ 890, GOM 53 och GOM 73. Dessa okulärbesiktigades av dykande arkeologer. Dokumentationen gjordes med dels kamera men också viss måttagning gjordes. Avsökning av grundområden (se fig. 1) gjordes också. Med grundområde menas att djupet är 5 meter eller grundare. Prover skulle tas för dendrokronologisk analys om behov fanns.

Resultat

RAÄ 890 besiktigades och dokumenterades med kamera samt viss måttagning. RAÄ 890 bedöms som övrig kulturhistorisk lämning.

GOM 53, som också besiktigades och dokumenterades på samma sätt, visade sig vara ett vrak som uppvisade skeppstekniska detaljer som tyder på att det är äldre än 1850.

GOM 73 besiktades men kunde avfärdas som ett antal moderna bojstenar.

Delar av området karterades även med en fast sonar utan att nya indikationer framkom. Området verkar till stora delar vara utfyllt samt innehålla massor som dumpats vid snöröjning, vilket medförde att stora delar av området bortprioriterades.

RAÄ 890:

Fakta : RAÄ Stockholm 890	
Position:	Fören: N: 6580318 E: 672885
	Aktern: N: 6580298 E: 672897
Material:	Trä/troligen furu.
Skrovtyp:	Kravellbyggd.

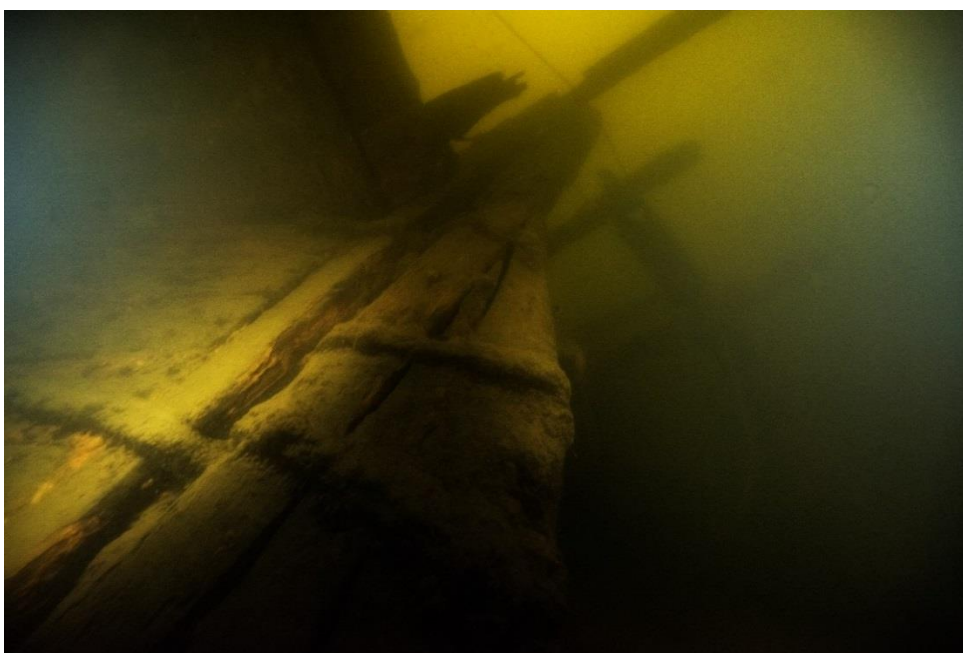
Längd:	Cirka 23 meter.
Bredd:	Cirka 6 meter
Infästningar:	Järnbultar
Drev:	Okänt
Metalldetaljer:	Järnbultar och rormaljor mm
Datering:	Andra hälften av 1800- talet
Typ av skepp:	Troligen en Galeas
Last:	Okänt
Ursprung:	Okänt
Lämningens status:	Delvis undersökt

Fartyglämningen visade sig vara ett stort och mycket kraftigt byggt skepp som är cirka 23 meter långt och 6 meter brett. Lämningen för ligger i nordvästlig riktning på cirka 14 meters djup. Vraket har ett uppstick på cirka 4 meter ovan botten som består av lösare sediment både i och utanför lämningen. I aktern, som är mycket välbevarad, sitter fortfarande rodret på sin plats (fig. 4).



Figur 4. Bilden visar aktern där akterspegeln fallit ut på botten. Man kan även se rodret sitta på sin ursprungliga plats. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Rodret är konstruerat med tre kraftigare trästycken sammanfogat med järnbeslag (fig. 5).



Figur 5. På bilden kan man se rodrets konstruktion med tre stycken timmer sammanfogade med järnbeslag, som sedan sitter fast i rormaljorna i akterstäven. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Skeppet ser ut att ha en platt akterspegel, men med ett något rundat skrov upp emot den. Skrovet är kraftigt byggt vilket de tätt sittande spanten skvallrar om (fig. 6).



Figur 6. På bilden kan man se hur tätt spanten sitter. Notera även hur kraftigt eroderade dessa är. Till höger i bild syns en däcksbalk. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Mitt i skeppet påträffades en fortfarande stående alpump, äldre modell av länsypump, som var relativt eroderad (fig. 7).



Figur 7. Alpumpen syns till vänster i bild. Stocken är urborrad där vattnet pumpades upp för hand med ett handtag som numera är borteroderat. Till höger står ett skeppstimmer som ryckts ur sitt läge. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Urborrade trädstammar har använts som länspumpar på skepp ända sedan romartiden i Medelhavet. Efter 1840 började dessa alltmer bli industrialiserade (Oertling 1996:16). Det vill säga att de blev allt vanligare att pumparna drevs av maskiner. Pumpen som påträffades på RAÄ 890 är konstruerad av en trästock som är urborrad och speglar därför den äldre metoden att konstruera pumpar.

Man kan se skeppets däcksnivåer. Den undre däcksnivån syns strax ovan sedimentet i skeppets inre (fig. 8).



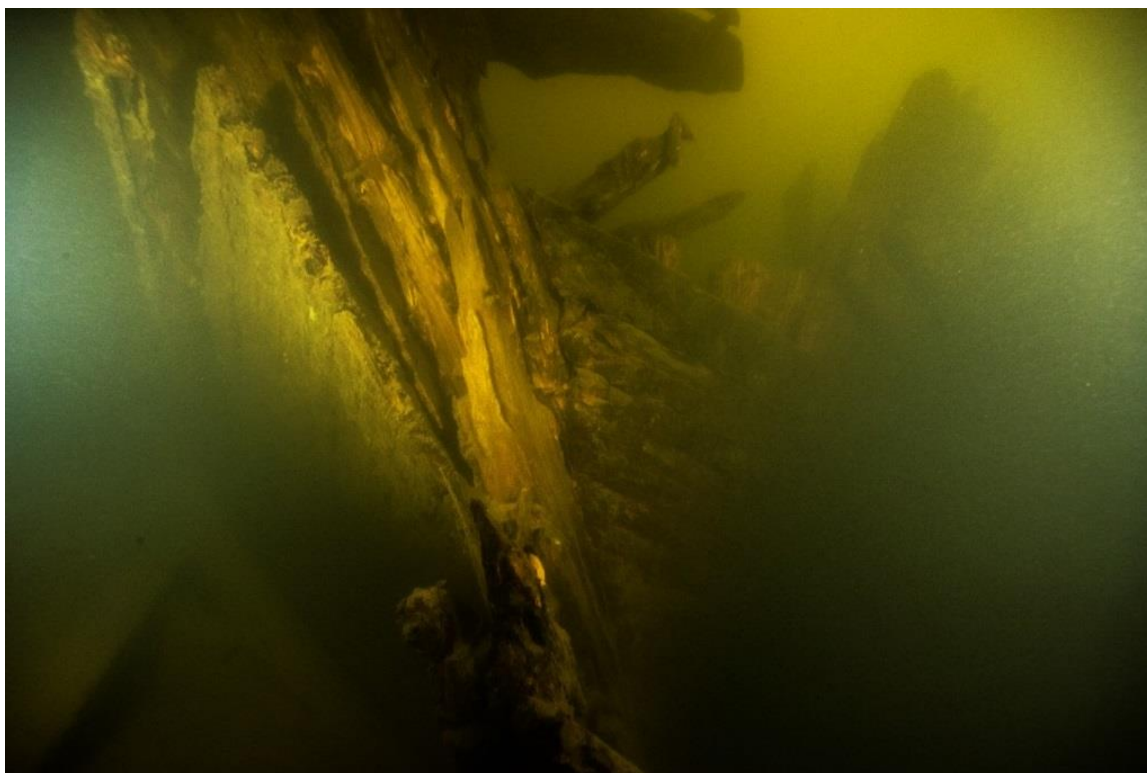
Figur 8. Däcksbalken sitter fortfarande i sitt läge strax ovan sedimenten i skeppet. Knät som förstärker balken sitter till vänster om balken på babordssidan. Den kraftiga innergarneringen syns också tydligt på bilden. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

På däcksbalken i figur 8 sitter en detalj av metall som än så länge har okänd funktion (fig. 9).



Figur 9. På däcksbalken sitter en detalj (röd pil) som än så länge har okänd funktion. Notera alpumpen som syns stående i bakgrunden. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Förstäven är delvis bevarad. Det ser ut som om stora delar av den har fallit ut, kanske naturligt men mer troligt av yttre påverkan. Stäven lutar svagt utåt och bordläggningens anslutning mot stäven ger skrovet ett v-format utseende (fig.10).



Figur 10. På bilden syns den sargade förstäven som delvis fortfarande sitter på sin plats. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Högre upp i fören har bordläggningen och spanten fallit ut helt på babordsidan. På styrbordssidan har bara bordläggningen lossnat, medan spanten fortfarande sitter på sin plats (fig. 11).



Figur 11. Bilden visar hur skeppet eroderat olika i fören. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

I fartygslämningen påträffades en grov tung bojkätting löpandes rakt över lämningen (fig. 12).



Figur 12. Kättingen löper tvärs över fartyglämningen mot fören. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

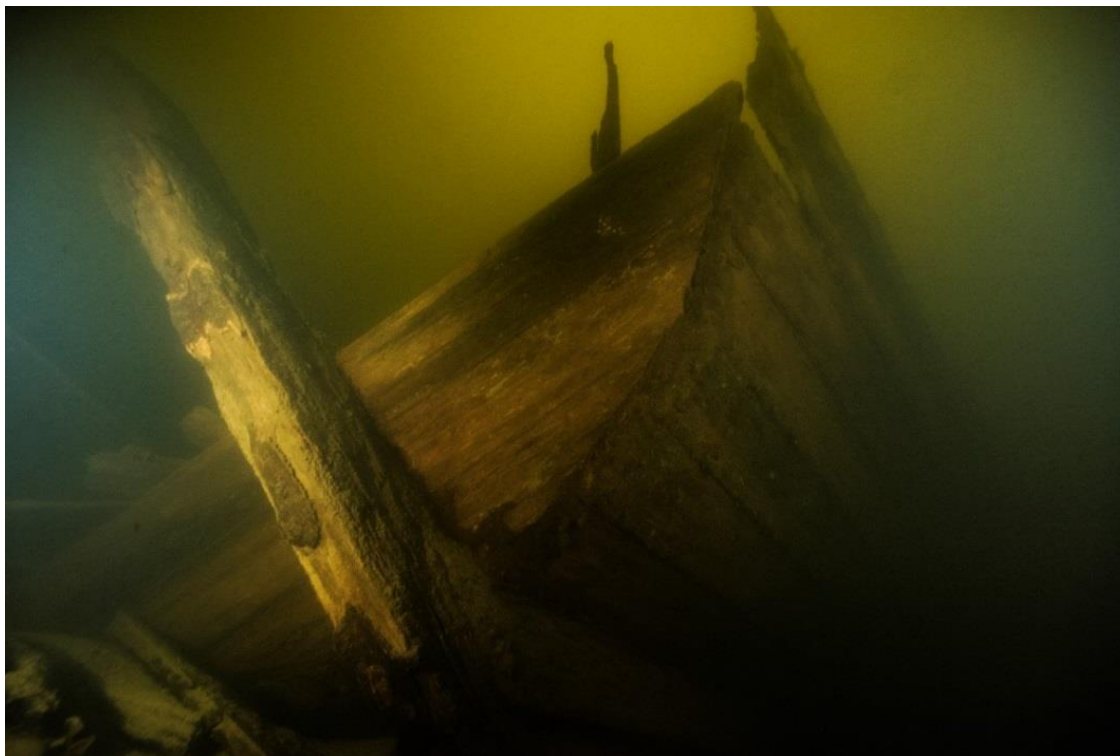
Lämningen är bevarat i stort sett upp till huvuddäck.

Inga detaljer i skrovet skvallrar om att skeppet skulle ha byggts om i sitt slutskede till en pråm, vilket annars var en ganska vanlig företeelse för ett fartyg som detta under 1800- talet.

GOM 53:

Fakta : GOM 53	Sweref 99TM
Position:	Fören: N: 6580322 E: 672880 Aktern: N: 6580315 E: 672869
Material:	Troligtvis byggd i furu
Skrovtyp:	Klinkbyggd
Längd:	Cirka 14 meter
Bredd:	Cirka 3,70 meter
Infästningar:	Trädymlingar i spanten
Drev:	Troligen tjärat djurhår
Metalldetaljer:	Omböjda handsmidda spikar
Datering med dendrokronologi:	Efter år 1800, efter år 1833 och efter år 1842
Typ av skepp:	Lastskuta
Last:	Okänt
Ursprung:	Okänt
Lämningens status:	Delvis undersökt

Lämningen mäter cirka 14 meter på längden, nästan 4 meter på bredden. Lämningen ligger på cirka 10 meters djup på en lös sedimentbotten. Lämningen ligger näst intill 90 grader från fören på RAÄ 890. Avståndet mellan lämningarna är cirka 3–4 meter. Akterspegeln är platt och bevarad till cirka hälften (fig. 13).



Figur 13. Bilden visar aktern med akterstäven fortfarande på sin plats. Akterspegeln är bevarad till hälften. Den bör ha fortsatt hela vägen upp längs insidan på akterstäven. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Under skrovet kan man se kölen och de första bordgångarna (fig. 14).



Figur 14. Bilden visar akterstäven där den möter kölen. Sambordet löper en bit ut på akterstäven (röd pil). Akterspegeln är till synes bevarad till häften. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Fartyget har balkar som löper tvärs över skrovsidorna, en är knäckt (fig. 15).

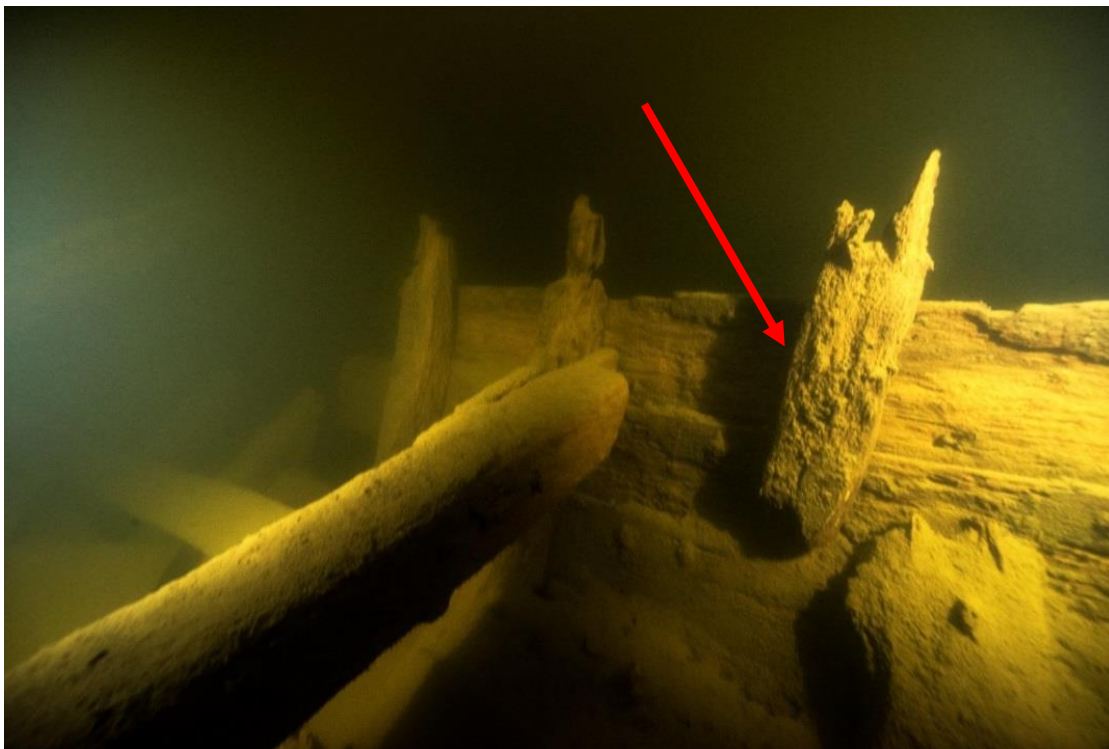


Figur 15. Bilden visar en av balkarna som är knäckt. I bakgrunden kan man skymta en hel balk samt styrbordssidan. Vraket har en svag slagsida mot babord. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Med största sannolikhet har skeppet inte varit däckat, men i aktern har det sannolikt funnits en kajuta.

Skrovets bordläggning är fästad mot spant och bottenstockar med trädymplingar samt sammanfogade med omböjda handsmidda spikar i lannen, skarven mellan bordläggningen, klinkhaken. Bordläggningsplankorna är relativt breda, mellan 30 och 35 cm och cirka 3 cm tjocka.

Fartygslämningen är till stora delar kraftigt eroderad (fig. 16).



Figur 16. Bilden visar en av de eroderade upplängorna på styrbordssidan (röd pil). Däcksbalken är densamma som i figur 14. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Babordssidan är mestadels helt dold i sedimenten, medan styrbordssidan sticker upp som mest cirka 2 meter i aktern. Styrbordssidan sluttar sakta ner mot förliga partiet där det knappt är synligt ovan botten.

Mot fören är lämningen kraftigt eroderat och fragmenterat. Förstäven påträffades liggandes ur sitt läge (fig. 17).



Figur 17. Förstäven ligger lutad mot babordssidan. Förliga partiet är väldigt fragmenterat. Notera det klinkbyggda spantet vänster om stäven. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Ett fynd påträffades som troligen kan kopplas till fartyglämningen, ett laggkärlsband i trä som stack upp ur sedimenten (fig. 18).



Figur 18. Till vänster i bild kan man se det tunna laggkärlsbandet av trä. Notera även modernare blomkrukor och tallrikar. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Fartygslämningen är påverkat och därför omrört, sannolikt främst av ankring och nedlagda bojstenar. Även moderna föremål, som man kan se på figur 18, påträffades på flera ställen i vraket.

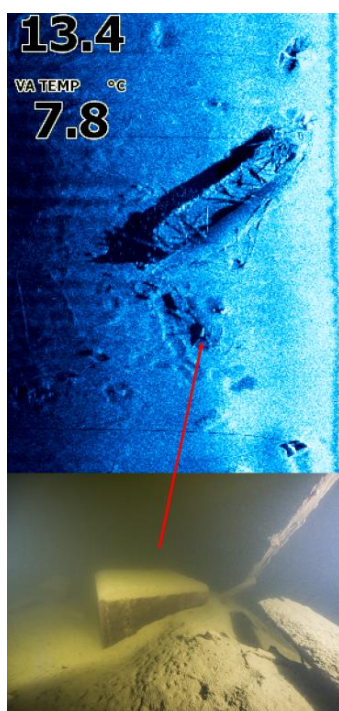
Inga andra spår efter laster eller fynd påträffades synliga i det lösa sedimenten.

Även denna lämning har påverkats av bojkättingar (fig. 19).



Figur 19. Bilden visar en grov tung kätting som förstört delar av styrbordssidan. Notera de kraftigt eroderade spanten. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Det påträffades även en stor bojsten i betong i lämningen (fig. 20).



Figur 20. Bilden visar en tung bojsten som förstört delar av lämningen. Bojstenen är det objektet som ger det tydligaste ekot i sonarbilden. Lämningen (se pilen) syns i princip inte på sonarbilden vilket är ett bra exempel på hur svårt det kan vara att få en bra träff med sonaren. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Skeppet har daterats med tre stycken dendrokronologiska analysprover till: efter år 1800, efter år 1833 och efter år 1842.

Båda fartygslämningarnas för och akter är inmätta men vraken är inte avgränsade, varpå bredden uppskattats grovt från sonarbilden (bilaga 1.).

Sammanfattande tolkning och diskussion

Vid den marinarkeologiska utredningen kunde det konstateras att rester två större fartyg ligger inom utredningsområdet.

RAÄ 890 är ett större fartyg som är mycket välbevarat. Utifrån analyser av undervattensbilderna och de observationer som gjordes under ytan är det med stor sannolikhet en galeas som står kölrätt på botten. Skeppets akterparti är i princip identiskt med exempelvis galeasen MINA av Lidköping byggd 1876 (fig. 21).



Figur 21. Aktern på galeasen MINA är renoverad och därför skiljer sig exempelvis rodret kraftigt från det på RAÄ 890. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Rodret på RAÄ 890 har en ålderdomligare karaktär än MINA's och sitter till synes utanpå skeppets akterspegel (se fig. 4). Tittar man på MINA's akter ser det ut som om rodret är inbyggt i den svagt lutande akterspegeln. Detta är troligen ett modernare fenomen.

Skeppets förliga parti påminner mycket om MINA's för (fig. 22).



Figur 22. Fören på galeasen MINA. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Fartyglämningens skrov är välbevarat och är till stora delar bevarat upp, till eller ovan huvuddäck. I jämförelse med MINA så kan man bättre se var på skrovet RAÄ 890 är bevarat (fig. 23).



Figur 23. Bilden visar (röda pilar) hur högt upp på RAÄ 890 som skrovet är bevarat i förhållande till MINA, som har liknande mått samt konstruktion. Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

RAÄ 890 kan med dessa parametrar tillsammans med den ålderdomliga länsypumpen troligen dateras till andra hälften av 1800- talet.

Det var vanligt att skutor som denna avslutade sina sista år som nedriggad och ombyggd till pråm. I detta fall påträffades flera intakta däcksbalkar som vanligen sågades av för att öppna upp och skapa ett stort lastrum. På däcksbalkarna noterades några nedrasade förstärkande timmer som kallas karvlar. Dom har ramlat ned mellan däcksbalkarna från urtagen i däcksbalkarna (fig. 24).



Figur 24. På bilden kan man se urtaget i däcksbalken där det nu nedrasade förstärkande karveln sitter (röd pil). Foto: Jim Hansson, Statens maritima museer.

Det indikerar att skeppet inte förbyggts till en pråm innan den sjönk.

RAÄ 890 är troligen byggd någon gång efter andra hälften av 1800-talet. Med tanke på erosionen så har förmodligen förlisningen ägt rum under första hälften av 1900-talet.

GOM 53 är ett lite mindre skepp som har flera skeppstekniska detaljer som infästningar i trä, omböjda handsmidda spikar samt en konstruktion som gör att det förmodligen handlar om en skuta från 1700-talets andra hälft alternativt 1800-talets första hälft. Då dessa skutor har varit en mycket vanlig skeppstyp, som troligen sett snarlik ut under flera hundra år, är det mycket svårt att datera dem på bara okulära observationer. Det finns båttyper avmålade från 1700-talet, som detta skepp mycket väl skulle kunna vara (fig. 25).



Figur 25. Bild av en skuta i Stockholm som GOM53 mycket väl skulle kunna likna. Notera akterspegelns utförande (röd pil). Utsnitt av målning från 1776 av Johan Sevenbom (1721-1784). Källa: Stockholmskällan, inventarienummer SSM 101282. Creative Commons licensierad CC BY 2.5 SE.

På en äldre avbildning ritad av den italienska handelsresanden Lorenzo Magalotti år 1674 kan man se ett liknande fartyg, vilket även visar att skeppstypen troligen har sett liknande ut under en lång period (fig.26).



Figur 26. Bilden visar ett fartyg som var vanligt under 1600-talet. Teckningen, "Skärgårdsfartyg" är gjord av Lorenzo Magalotti år 1674. Källa: Uppsala universitetsbibliotek, databasen Alvin. Digitaliserat material i Alvin får laddas ner och användas fritt, om inget annat anges.

I utredningsområdet finns alltså två olika generationers fraktfartyg. Skeppen speglar en skeppsteknisk utveckling, samt visar hur Mälarsjöfarten sett ut innan ångfartygen tog över trafiken från dessa skepp. Kunskaperna om fartyg som GOM 53 är mycket begränsade och ingen arkeologisk dokumentation av ett sådant fartyg är känd.

Vad gäller RAÄ 890 så finns fartyg som MINA fortfarande kvar, men har med största sannolikhet vanligen byggts om under årens lopp. RAÄ 890 representerar troligen en tidig galeas i sitt originalutförande och är intressant i detta perspektiv. Under främst 1800-talet seglade hundratals, kanske tusentals, små fartyg av den typen runt Östersjön och Nordsjön, och även på de större insjöarna, som exempelvis Mälaren, med förnödenheter. Den så kallade bondeseglationen. Ännu långt in på senare delen av 1900-talet fraktade många familje- och partrederier sand, ved och grus från landsortshamnar till de större städerna med hjälp av galeaser (<https://sv.wikipedia.org/wiki/Galeas>. 2017-05-31).

SMM anser att kunskapspotentialen är stor, främst vad det gäller GOM 53 eftersom ingen tidigare dokumentation av denna fartygstyp är känd. Vraket har därför stor potential att berätta om dels den skeppsbyggnadstekniska utvecklingen av Mälarens skepp men också till exempel om vad för typ av

transporter den fört och om hur livet ombord såg ut då man fick bo och äta i en liten kajuta när övriga skeppet var odäckt. För att få reda på när förlisningen skedde behöver närmare undersökningar av vraket göras för att få en mer exakt datering.

Båda skeppstyperna har varit väl förknippade med Mälarens viktiga sjöfart men under olika epoker.

Referenser

Ekberg, G. Fredholm, M. 2017. *Fartygslämningar i Stockholms inre vatten*. Arkeologisk förstudie. Sjöhistoriska museet. Rapport nummer: 2017:8.

Hjulhammar, Marcus L. 2009. **100 nya vrak: arkeologisk analys av geofysisk kartering inför utökad vattenverksamhet för Slussenprojektet i Stockholm, Uppland och Södermanland, Stockholms och Nackas kommuner**, Statens maritima museer, Stockholm.

Oertling, T. 1996. *Ships bilge pumps- a history of their development, 1500- 1900*. Texas A&M University press collage station.

Kartor

Stockholmskällan

1855 års karta över Stockholm. *Vägvisare inom Stockholm a T. v. Mentzer. På P.A. Huldbergs Förlag*. [påskrift i blyerts:] 1 uppl. 1855.

Lantmäteriet.

FMIS, Riksantikvarieämbetets fornminnesregister.

<https://sv.wikipedia.org/wiki/Galeas>. 2017-05-31

Uppsala universitetsbibliotek. Databasen Alvin.

Tekniska och administrativa uppgifter

Länsstyrelsens beteckning: 431-3620-2017

Statens maritima museers Dnr. 5.3.1–2017-182

Socken: Stockholm

Kommun: Stockholm

Undersökare: Statens maritima museer, Box 48,
371 21 Karlskrona.

Ansvarig chef: Tf, avdelningschef, Form och innehåll, Odd Johansen 08-519 549 91,
odd.johansen@maritima.se

Chef för Kulturarvsenheten: Fredrik Svanberg
08-519 549 59 fredrik.svanberg@maritima.se

Projektledare: Jim Hansson, 08-519 549 22 jim.hansson@maritima.se

Personal i fält: Jim Hansson, Mikael Fredholm och Håkan Altrock.

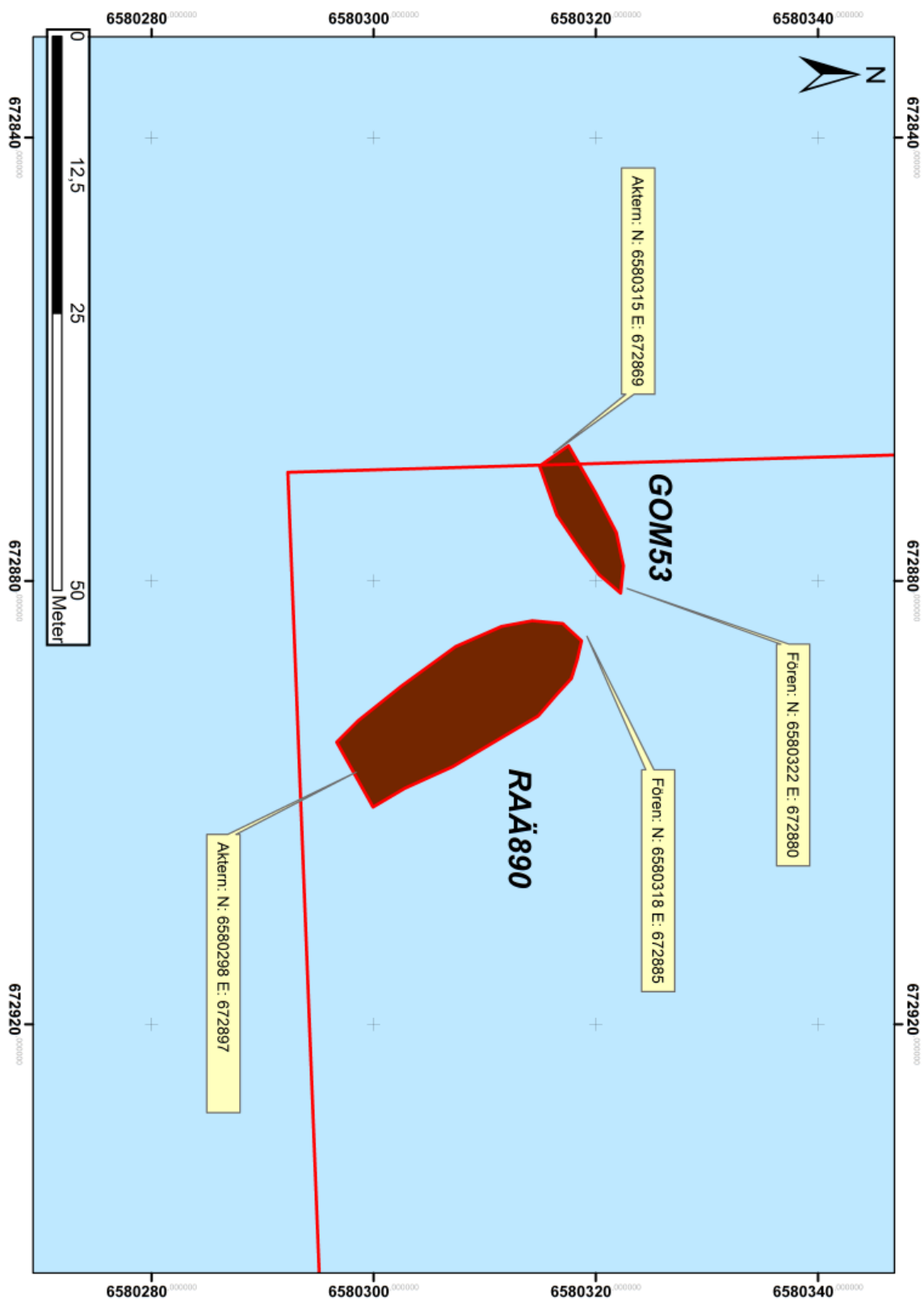
Datum för fältarbete: 2017-05-11 till 2017-05-12.

Koordinatsystem: Sweref 99 TM

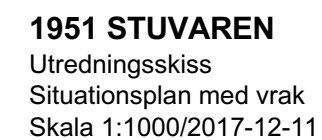
Arkivhandlingar: Förvaras hos SMM

Vattendjup: 0-14 m

Bilaga 1. Koordinater på för och akter.



Bilaga 2. Dendroprover



UA039