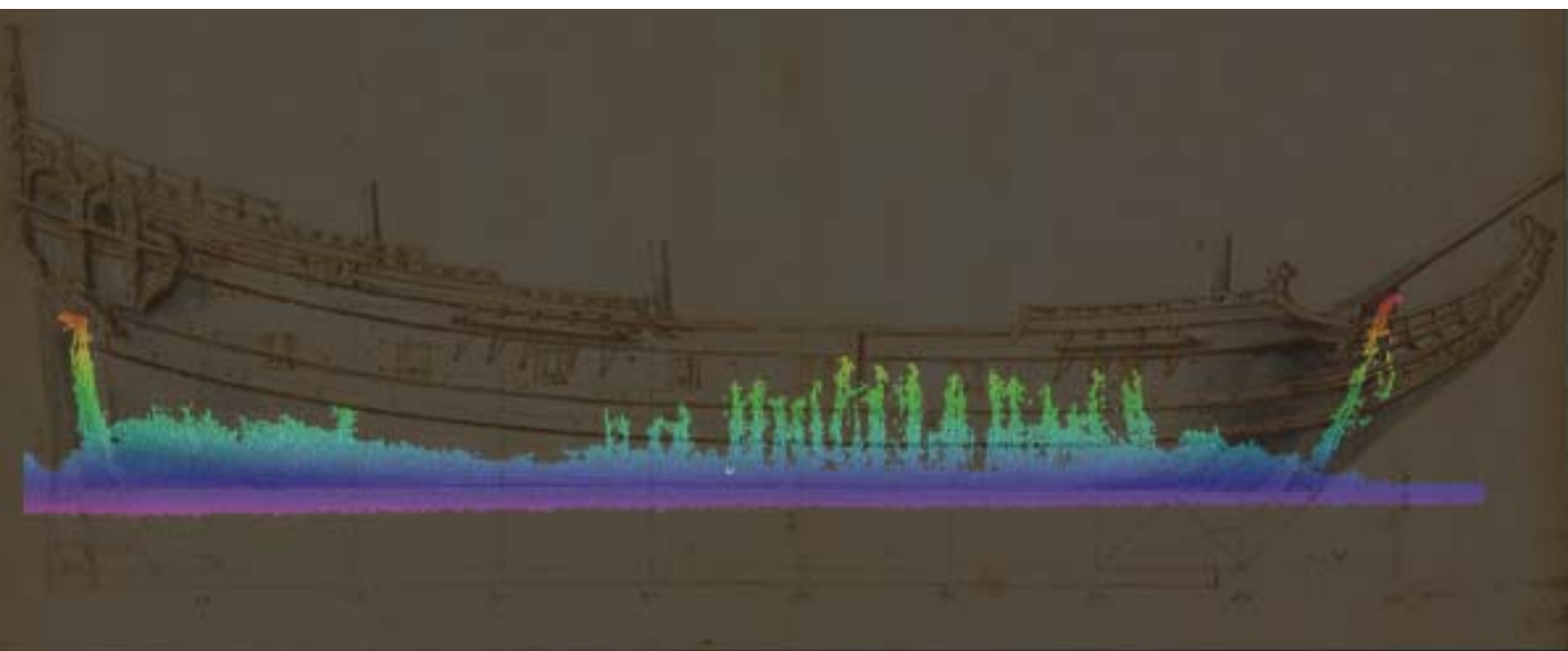


Resande mannen (1660)

Marinarkeologisk rapport 2012



Södertörn arkeologiska rapporter och studier

Resande mannen
(1660)

Resande mannen (1660)

Marinarkeologisk rapport 2012

Niklas Eriksson, Carl During, Joakim Holmlund, Johan Rönby,
Ingvar Sjöblom, Michael Ågren

MARIS Södertörns högskola 2013

Arkeologi
Södertörns högskola
141 89 Huddinge
www.sh.se/arkeologi

Arkeologiska rapporter och studier

© Författarna

Layout: Kerstin Cassel
Tryckt av

ISBN 978-91-908346-0-8

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	7
Bakgrund	7
Arkeologi och skriftliga källor	8
Resande mannens historia	9
UNDERSÖKNINGSETAPP II	9
Multibeam	10
Dykfältarbetet	10
Beskrivning av vraket	10
Bordläggning	13
Däck	15
Artilleri	15
Rigg	16
Ankring och länsypump	16
Halvdäck, kabyss och befälets toalett	17
Spår av bärgningsarbeten	18
Djupet på vrakplatsen	18
Fartygets typ	20
Arkeologisk potential och förslag till vidare fältarbete	21
REFERENSER	22
TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER	23
APPENDIX. 1. UPPMÄTTA KANONER RESANDE MANNEN	23

Följande rapport är en redovisning av etapp II av de pågående undersökningarna av det skeppsvrak som med stor sannolikhet är resterna av skeppet *Resande mannen* förlist innanför Landsort i södra Stockholms skärgård år 1660. Rapporten behandlar främst själva vraket och byggnadstekniska aspekter i anslutning till detta men innehåller också en diskussion om skeppets identifiering och vrakets forskningspotential.

Det vetenskapliga arbetet med "*Resande mannen*" (i det äldsta skriftliga källmaterialet benämns skeppet i bestämd form, som *Resande mannen*, och det är denna form vi valt att använda) är en del av Södertörns högskolas och MARIS forskningsarbete om örlogsskepp inom ramen för projektet "Ships of War" (www.sh.se/maris). Huvudsyftet med den här redovisade undersökningen har därför varit att bedriva och skapa underlag för arkeologisk och historisk forskning. De vunna resultaten kan dock också användas antikvariskt genom vara utgångspunkt för övervakning av förändringar, till följd av naturlig nedbrytning eller eventuell skadegörelse på vrakplatsen.

Arbetet med utforskningarna av vraket sker i samarbete med: Grebbestad marinarkeologiska sällskap, Marin Mätteknik AB, Deep Sea Production, Försvarshögskolan, Nynäshamns kommun samt Sjöhistoriska museet. Niklas Eriksson, Carl During, Joakim Holmlund, Johan Rönnby, Ingvar Sjöblom och Mikael Ågren har deltagit i planering av fältarbetet och i det efterföljande rapportarbetet. Huvudförfattare till rapporten har varit Niklas Eriksson, MARIS.

Bakgrund

I slutet av maj 2012 påträffade Carl During och Mikael Ågren från Grebbestads marinarkeologiska sällskap ett nytt skeppsvrak vid Norrskär/Bodskär i Nynäshamns kommun. Upptäckten var resultatet av ett systematiskt sökande i området med syfte att lokalisera vraket efter fartyget *Resande mannen* som förliste i skärgården innanför Landort år 1660.

Marinarkeologiska forskningsinstitutet vid Södertörns högskola, MARIS, genomförde 2012-06-04 tillsammans med Sjöhistoriska museet och Försvarshögskolan en besiktning av det påträffade skeppsvraket. Vid besiktningen medverkande också representant för upptäckarna, Grebbestads marinarkeologiska sällskap, samt Deep Sea Productions och Marin mätteknik.

Besiktningen skedde i samråd med länsstyrelsen och syftade till att dels svara på om en identifiering av vraket som skeppet *Resande mannen* från år 1660 verkade rimlig samt ge länsstyrelsen underlag för beslut om skyddsåtgärder på platsen. Resultatet av undersökningen kommunicerades muntligt till länsstyrelsen direkt i samband med dykningarna. Skyddsbergning av ett kopparmynt skedde efter samråd med Lst och fördes till Sjöhistoriska museet. Resultaten av undersökningen presenteras i en skriftlig rapport till länsstyrelsen (se Rönnby et al 2012). Den 8 juni 2012 utfärdade Länsstyrelsen dyk- och ankringsförbud på platsen (01FS 2012:39).

Undersökningens slutsats var gällande identiteten att flera observationer och omständigheter

indikerar att det verkligen är skeppet *Resande mannen* från år 1660 som återfunnits. Det gäller bland annat dateringen av mynten till perioden 1649-57 och typologiska dateringar av observerade föremål. Styrker hypotesen om identiteten gör också skeppets allmänna konstruktion, storlek och beväpning samt själva positionen för fyndplatsen. Vid de inledande dykningarna observerades även benmaterial vilket även det stämmer med de uppgifter som finns om ett relativt stort antal omkomna vid förlisningen.

Det finns dock anledning att i detta sammanhang markera att identifiering av skeppsvrak är en komplicerad process som handlar om en sannolikhetsbedömning där historiskt skriftligt källmaterial måste jämföras med arkeologiska resultat. Etapp II av arbetet med vraket som redovisas nedan är en fortsättning på detta arbete.

Arkeologi och skriftliga källor

När det gäller skepp från historisk tid så kan ofta skriftliga källor studeras parallellt med de materiella lämningarna av vraken. För vissa vrak finns i bärgningsarkiv och domstolshandlingar även specifika uppgifter om skeppen och dess besättning att få. Ett speciellt arbetssätt när det gäller kombinationen av skriftligt och arkeologisk material är därför att försöka identifiera vraket och koppla ihop de två källmaterialen. Inom Östersjöns vrakforskning har detta varit något av ett huvudspår sedan 1980-talet (se Cederlund 1983, Ahlström 1995).

Det är knappast önskvärt att all marinarkeologisk forskning uteslutande inriktar sig på att identifiera skeppsvrak för att sedan berätta den skriftliga historien. Identifiering av ett skeppsvrak är inte ett vetenskapligt mål i sig och är inte heller självklart nödvändigt för att bedriva meningsfull arkeologi. Skeppsvrak vid Norrskär/Bodskär är ett arkeologiskt exempel på ett mindre örlogsskepp från 1600-talet och utgör både gällande skeppbyggnad och utrustning ett intressant och unikt jämförelsematerial till storskepp som *Vasa*, *Kronan* och *Svärdet*. Den materiella lämningen med sitt

byggnadsätt, utrustning och rumsliga arrangemang har sin egen historia att berätta.

En eventuell identifiering av ett specifikt vrak i skriftligt material bör istället ses som ett angreppssätt bland flera andra möjliga forskningsperspektiv. Att kombinera arkeologiskt och historiskt källmaterial ger kanske först och främst en möjlighet att ställa nya frågor och kan inspirera till fördjupningar. När det gäller empiriskt skeppsarkeologiska analyser kan det handla om att parallellt studera skeppsuppmätningar, publikationer om skeppbyggeri eller gamla handböcker för skeppbyggare.

På ett mer generell plan handlar kombinationen av olika källor självklart inte bara om att få fram strikt teknisk information, utan om att studera människan och samhället med hjälp av alla de olika källor och uppgifter som finns att tillgå. Ett identifierat vrak kan då fungera som en utgångspunkt för en analys som berör mentalitet och människors attityder och förhållningssätt i en specifik historisk situation eller till och med i relation till en särskild händelse.

Detaljkunskaper om ett speciellt skepp och dess förlisning kan dessutom generera starka ögonblicksbilder från det förflutna som ger forskaren en historisk insikt och inlevelsemöjlighet som är svår att få från bara "spanten" eller från texterna var för sig.

Vraket efter *Resande mannen* erbjuder med all tydlighet en ovanligt intressant möjlighet att studera arkeologiskt och historiskt källmaterial bredvid varandra. Ytterligare ett intressant forskningsperspektiv är dock också "samtidsobjektet" *Resande mannen*. Den omfattande litteratur, ordväxling och regelrätta bråk som sökandet efter skeppet orsakat illustrerar och möjliggör på ett påtaligt sätt en diskussion om myter, historieskrivning och historieanvändande (Arnshav in prep). Kanske är det rent av i ett sådant perspektiv som *Resande mannen* har sin mest unika forskningspotential?!

Resande mannens historia

Den ryktbarhet som *Resande mannen* fått genom åren och den uppståndelse som blev runt fyndet sommaren 2012 kan till stor del förklaras utifrån att det finns skriftliga källor som ovanligt detaljerat omnämner händelsen. Dessa källor berättar dessutom en dramatisk historia. Detta har gett olika aktörer en möjlighet att återberätta och fantisera runt händelsen. Inte minst berättelsen om en värdefull skatt ombord har varit central för mytbildningen runt *Resande mannen* (se Franzen 1977, Grisell & Randall 2010, Rabenius 2006, Mårtensson 1990 mfl, jfr även diskussion hos Cederlund 2012, specifikt om RM s.43).

Förlisningshistorien kan kort sammanfattas ungefär enligt följande:

Sent i november år 1660 ska greven och riksrådet Carl Christoffer von Slippenbach resa till Polen för att förhandla. Ombord på *Resande mannen* finns enligt olika (mer eller mindre tillförlitliga) uppgifter smuggelgoods och en stor mängd kontanter och skatter, vilka ska underlätta överläggningarna med polackerna. Man företar resan utan lots. När man kommit till Stockholms södra skärgård möter man oväder och tvingas nödankra. På morgonen befinner man sig i mycket nära en farlig klippa och beslutar kapa ankartrossarna för att komma undan. Skeppet hugger dock i klippan och börjar sjunka.

Besättningen försöker rädda greven, liksom skepparens älskarinna med hjälp av skeppsåten. Denna kapsejsar dock med följderna att samtliga ombordvarande drunknar, så när som på von Slippenbach som räddar sig tillbaka till det sjunkande skeppet. Skepparen "drar hatten över huvudet och kastar sig i vågorna" när han ser sin älskarinna drunkna. *Resande mannen* går sedan till botten, men 5-10 personer räddar sig upp i stormärsen som alltjämt befinner sig någon meter ovan ytan. De hämtas upp följande dag (åtminstone två personer har då frusit ihjäl). Ett tjugotal personer räddar sig i den större espingen.

Året efter, sommaren 1661 utför Hans Albrecht von Treleben dykningar med klocka på vraket. Han bärgar kanoner rigg och ett antal schatull med

pengar. Bråk uppstår dock mellan honom och hans medhjälpare Adreas Peckel om godset. Treleben dör senare utfattig. Mycket tyder på att han medvetet (se nedan) lämnat felaktiga uppgifter om djupet på vrakplatsen, något som gäckat dem som sökt efter vraket.

Den relativt omfattande litteratur som finns om *Resande mannen* har uteslutande koncentrerats på själva förlisningen och händelseförloppet efteråt. Ny källforskning utförd under vintern 2012-13 har dock visat att skeppet har en "förhistoria" som är lika dramatisk. Ursprungliga namnet är med stor sannolikhet *St Johannes*. Genom ett myteri under en fångtransport år 1658 övergår hon dock i dansk ägo. Hon är sedan med i både slaget i Öresund år 1658 och Ebeltoft år 1659. I det sistnämnda erövrar hon dock tillbaks till Sverige. Mycket tyder på att hon då döps om till "*Resande mannen*", möjligtvis syftande på hennes nationella sidbyttande?! (Eriksson & Sjöblom in prep).

UNDERSÖKNINGSETAPP II

Under juli genomförde Marin mätteknik en kartering av vrakplatsen med så kallat multibeam-ekolod (Lst. Dnr 18 600:59170), vilket ger en tredimensionell karta över vraket och den omgivande bottenpografien (se nedan)

Den 12-14 oktober genomförde MARIS i samarbete med Grebbestads marinarkeologiska sällskap och Försvärshögskolan ett dykande fältarbete på platsen (Lst Dnr 431-33484-2012). Framställningen nedan syftar till att:

- Beskriva tillvägagångssätt och metoder som använts vid dokumentationsarbetet och framställning av planen.
- Redovisa de processer som format vrakplatsen.
- Att beskriva och förklara skeppets konstruktion och olika detaljer i förhållande till andra samtida skepp.
- Redogöra för några tydligt urskiljbara fyndkontexter. Texten avslutas med en kort diskussion om målformulering och prioritering inför fortsatt utforskande och fältarbete på vrakplatsen.

Multibeam

Efter tillstånd från Försvarsmakten gjorde Marin Mättekniks surveyfartyg M/V Triad en kartläggning av förlisningsplatsen för det förmodade fartyget *Resande mannen* 12/7 2012. Multistråle lod med insamlat vattenkolumndata samt backscatter loggades ombord på undersökningsfartyget. Det lod som användes var Dualhead Kongsberg EM2040, 400kHz mode. Datat är processerat på Marin Mätteknik. Med medgivande från Försvarsmakten har Södertörns högskola tagit del av produkter från kartläggningen (se exempel fig. 1 och 2). På vrakplatsen är djupet ca 16m, vilket innebär en avståndsupplösning på ca 2cm och avbildning/detektion av föremål större än ca 15cm.

Dykfältarbetet

Under dykfältarbetet insamlades uppgifter för att sammanställas till en planritning över vrakplatsen. Målsättningen är att den på sikt ska ligga till grund för en mer systematisk inventering av lösa föremål och fartygsdetaljer. Insamling av data för planritningen skedde dels genom att platsen videofilmades, dels genom att delar mättes upp och skissades under vatten, däribland för- och akterskepp eftersom dessa partier är särskilt komplicerade med stora nivåskillnader.

Ett antal mått av tydligt urskiljbara detaljer samlades in i syfte att kalibrera och kontrollera multibeamkarteringen. För längdmätning användes tumstock och måttband och för djupmått digital djupmätare i form av dykdator.

Vrakplatsen filmades i plan med digital systemkamera. För att erhålla en så heltäckande filmning som möjligt simrades vissa förutbestämda stråk, dels utmed kanten av det sammanhängande skrovpartiet, dels utmed ett måttband som spänts mellan skeppets stävar, samt utmed de bordstråk som vilar plant utmed botten, utanför det sammanhängande bottenpartiet.

Planritningen framställdes genom att multibeamplanen skrevs ut i skala 1:20. Utskriften bildade stöd när planen skissades upp utifrån videofilmen. Resultatet är en i det närmaste

komplett planritning av vrakplatsen. Vissa "vita fläckar" finns, dels ligger enstaka skeppstimmer spridda långt från vraket och är därför inte utritade på planen, dels saknas enstaka timmer i ett område styrbord om förstäven. Det senare beror på att de timmer som ligger inom det området var täckta av sjögräs (information om detta område planeras samlas in vid senare kompletterande fältinsats). På vrakplatsen finns även många fragmenterade trästycken, vilka ligger löst och som är kraftigt eroderade. Dessa är av tidsskäl inte utritade på planen.

Beskrivning av vraket

Vrakplatsen är belägen på en i det närmaste plan sandbotten nedanför en klippa. Skrovet står plant på botten utan synlig slagsida. Djupet på botten nedanför förstäven har uppmätts till 15,4 meter, medan bottendjupet nedanför akterstäven till 15,7 meter. För- respektive akterstäv är bevarade i ursprunglig längd. Längden över stäv har uppmätts till 25,9 meter. Förstävans (fig. 3, A) övre ände saknar infästning för storstag vilket indikerar att bogsprötet vilat på stävens ovansida. Under 1600-talet är detta vanligast på fartyg försedda med galjon. Att skeppet varit försett med galjon understryks även av flera urtag i förstäven. Eventuellt ligger också en del av själva galjonsstödet på botten för om förstäven (fig. 3, B).

Även akterstäven är bevarad i sin fulla längd (fig. 3, C). Den är konstruerad av en krum inre del samt ett triangulärt dödträ omedelbart akter om denna. Åke Rålamb benämner denna akterstävskonstruktion som byggd på "hållenska maneret" i sin bok om "Skeps Byggerij" från 1691 (1943:36) och flera fynd av holländska skepp har liknande akterstävskonstruktioner (Hoving 2012:46-51, Landström 1980:56ff, Lemeé 2006, Eriksson & Rönnby 2012).

Babords ransontimmer, det vill säga det S-formade timmer som varit placerat i nedre delen av akterspegelns (även kallad vattenspegelns) hörn och således förenat skrovsida och akterspegel, ligger nedfallet åt babord (se fig. 4, A). Ranson-

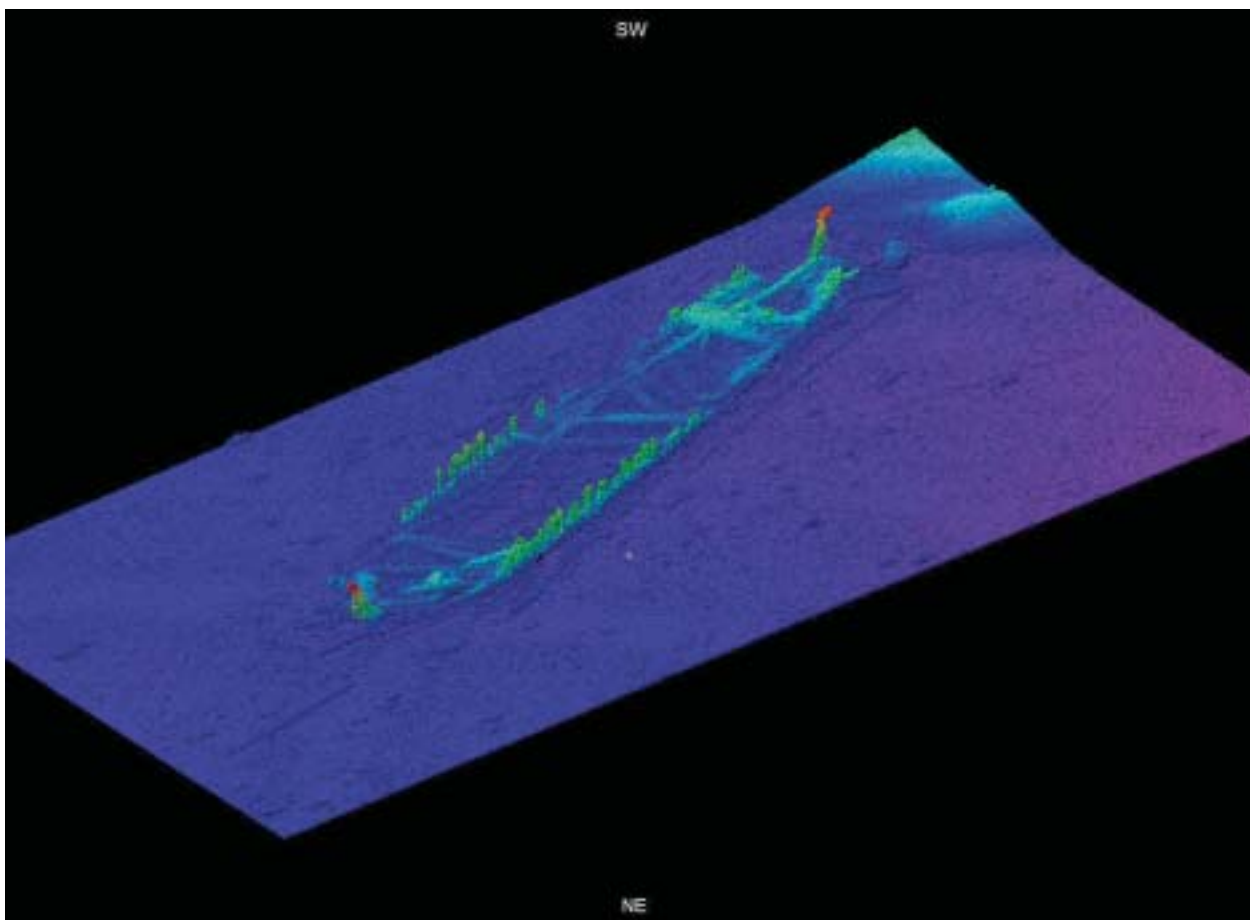
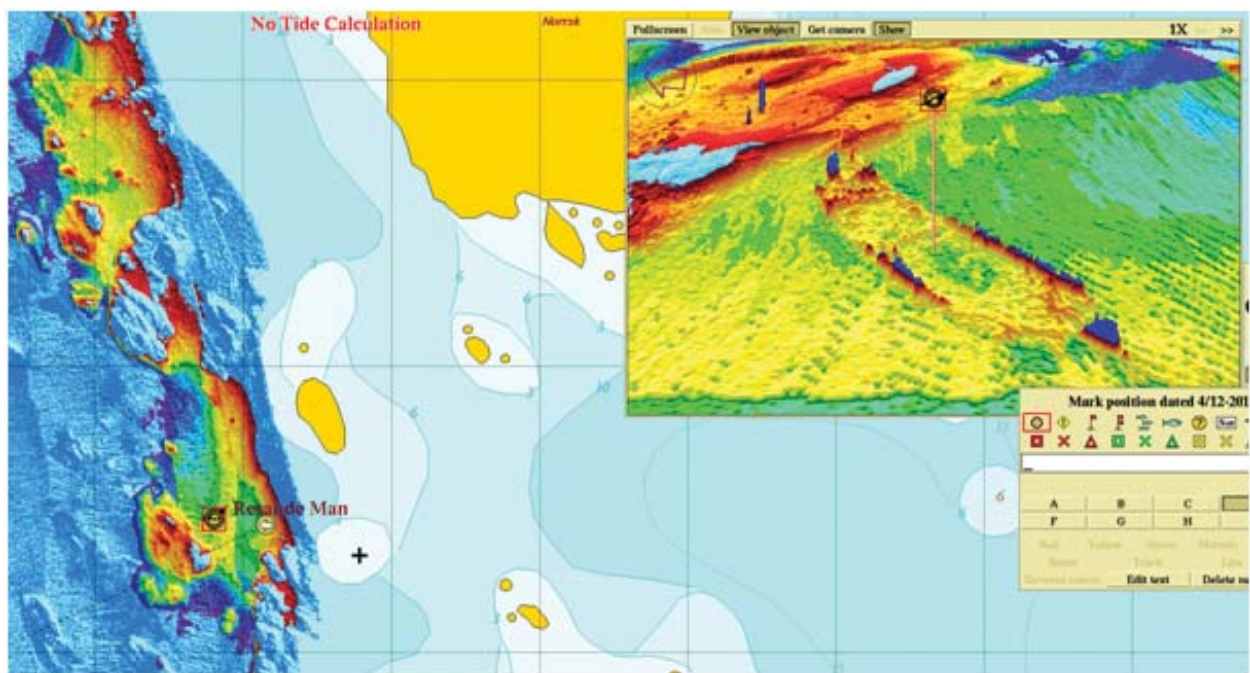


Fig.1 (överst). Positionen i skärgården (Marin mätteknik).

Fig. 2 (underst). Punktmolm visande vraket sett snett förifrån (Marin mätteknik).

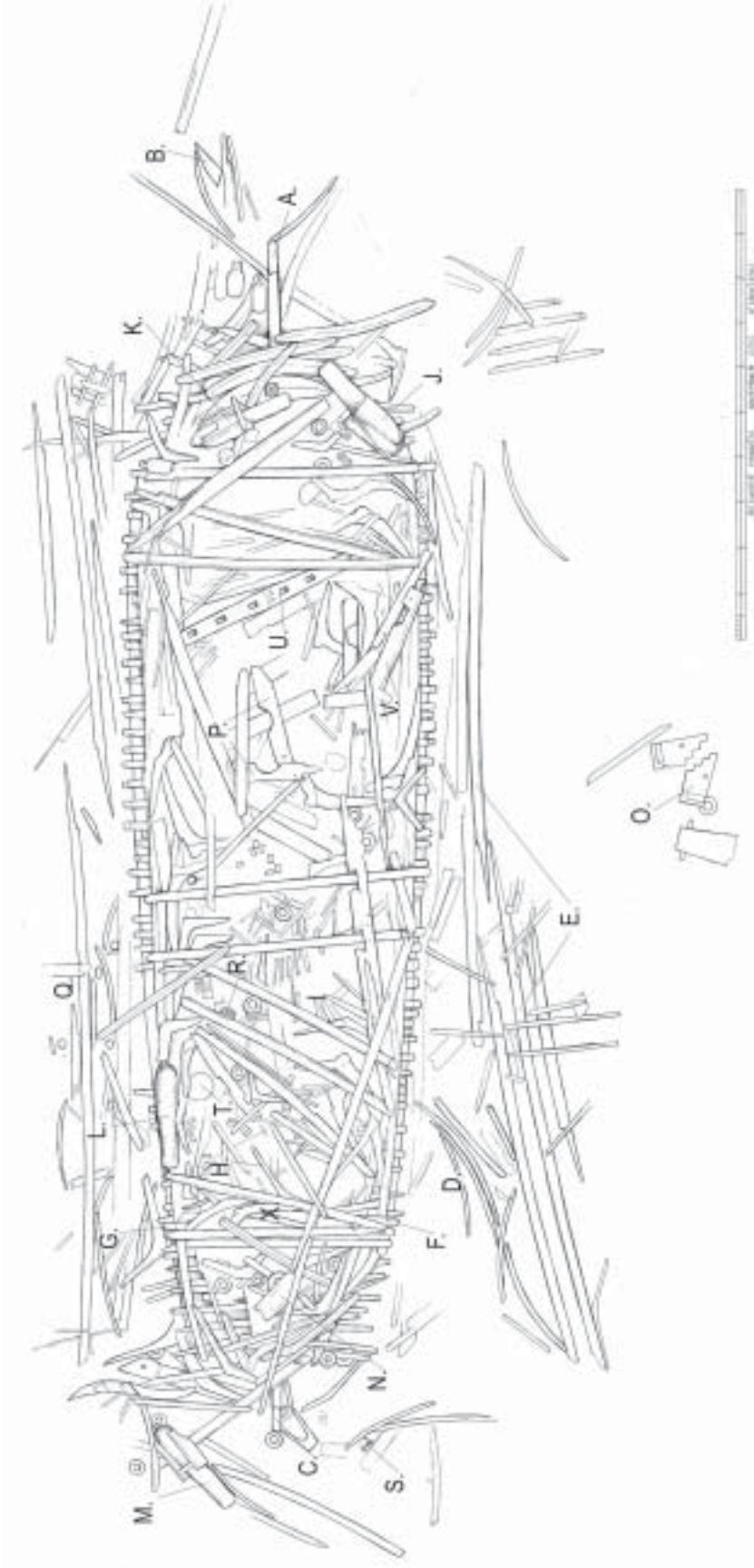


Fig. 3. Vrakplatsen sedd i plan. Bokstäverna anger: A=förstäv, B=eventuellt galjonsstöd, C=akterstäv, D=läst liggande spant från den nedfallna styrbordssidan, E=bordläggning, F, samt G=eventuellt regelverk för skott, H samt I=krän som burit upp halvdäck, J=kanon, K=kanon, L=eldrör, M=kanon, N=lavettbotten, O=lavett, P=masfisk, Q=röstjungfrur, R=bronsghjul till knekt eller liknande, S=metalltub från toalett, T=tunna, U=spelbeting, X=läge för pumpsot (Niklas Eriksson).

timret visar urtag för två häckbalkar varav den ena har påträffats lös i akterskeppet (se fig. 4, B).

En bevarad ritning som avbildar en 1600-tals pinass (ett skepp av motsvarande typ och storlek) visar en akterspegel med liknande uppbyggnad med ransontimmer och häckbalkar (fig. 5) (jfr även Hoving 2012:46-51, eller Landström 1980:56).

Akterspegeln har förbundits till skrovets sidor med knän varav flera påträffats i anslutning till sina ursprungliga placeringar (fig. 4, C). Sannolikt har även de större knän som påträffats utanför styrbordssidan haft denna funktion (fig. 4, D).

Hjärtstocken, den längsta delen av rodret, ligger nedfallen i anslutning till akterstäv och ransontimmer (fig. 4, E). Dess nedre ände ligger begravd i sediment medan den övre, vilken är försedd med ett fyrkantigt urtag för rorkulten är synlig. Roderbeslagen har korroderat bort men deras ursprungliga infästning i hjärtstocken avslöjas av röda rostavlagringar på trävirket.

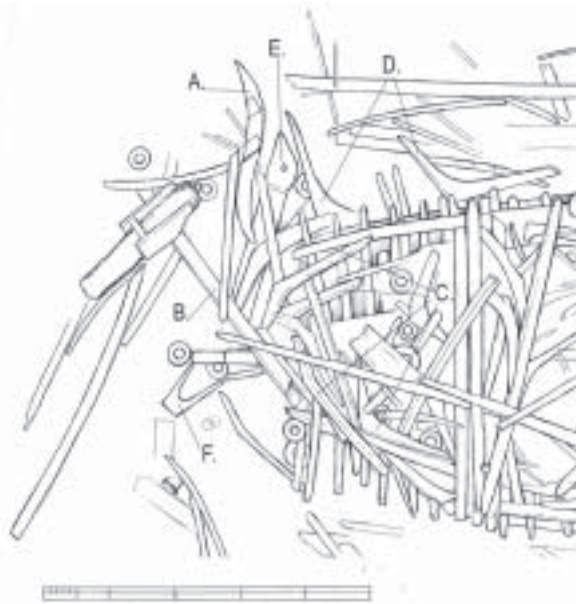


Fig.4. Detalj av akterskeppet. Bokstäverna anger, A=ransontimmer, B=häckbalk, C=knän som förenat akterspegel och skrovsida, D=knän, E=roder, F=bottenstock (Niklas Eriksson).

Bordläggning

Skrovets bordläggning är kraftigt nedbruten till följd av erosion. Endast ett par bordgångar är ställvis bevarade ovan bottensedimenten i den sammanhängande delen av skrovet. Fartygets botten är sannolikt välbevarad där den ligger nedbäddad i sediment. Flera bordgångar återfinns lösa på botten utanför det sammanhängande bottenskrivet. Detta är resultatet av ett ganska intressant formationsförlopp som är lättast att utläsa gällande styrbordssidan. I något skede har skrovets sidor fallit ut och lagt sig som stora sammanhängande sjok platt utmed botten på vardera sidan av det sammanhängande bottenskrivet. Skrovsidorna har lagt sig med utsidan nedåt och insidan med spanten uppåt. Med tiden har garneringen (den inre bordläggningen) spanten och deras infästningar eroderat så att de lossnat och till stor del drivit iväg. En del av dessa spant ligger samlade utanför styrbordslåring (se fig. 3, D.).

Den lossbrutna styrbordssidans bordläggning ligger emellertid kvar på botten med de olika bordgångarna i någotsånär ursprungligt inbördes läge (fig. 3,E.). Styrbordssidan är således bevarad som ett mer eller mindre sammanhängande parti. Förhållandet är till viss del möjligt att utläsa från planen, men mer av bordläggningen finns bevarad dolt under ett tunt lager sand. Även babordssidan har fallit ut på liknande sätt men är inte lika välbevarad.

Trots att bordläggningen till stor del saknas återstår förvånansvärt mycket av spanten. Vid första anblick ger vraket intryck av att vara påfallande glest intimrat. Att de bevarade spantraderna framstår som så glesa ska förstås mot bakgrund av den skalbyggnadsteknik som var i bruk framförallt i Holland, men även andra platser, och som användes för att bygga kravellbyggda skrov (i samtiden beskriven av Nicolaes Witsen 1671 (1979) och van Yk 1697, och i senare tid av bl a Hasslöf 1972, Hoving 2012, Landström 1980, Lemeé 2006). Spantens olika delar skarvades inte inbördes utan placerades om lott med ordentligt överlapp. Skroven fick på det viset stråk som var fulltimrade, dels i slaget – där botten övergår till skrovsida, dels strax ovan vattenlinjen, vid skrovets

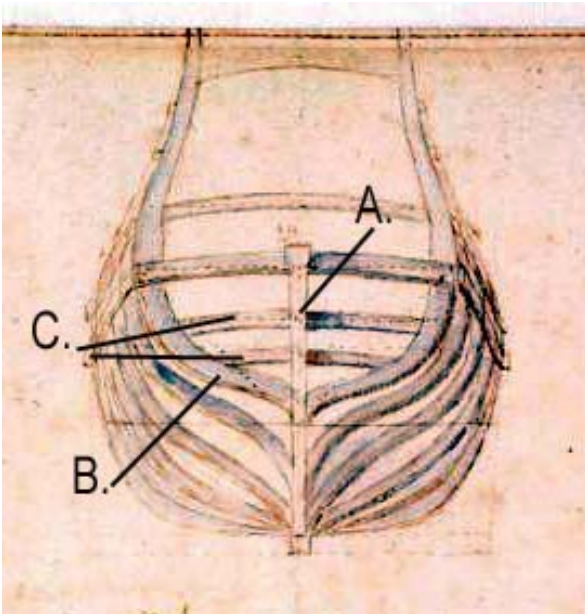


Fig. 5. Detalj av ritning visande de bärande strukturerna i akterspegeln på en 90 fots pinass. Bokstäverna anger A=akterstäv, B=ransontimmer, C=häckbalkar (Scheepvaartmuseum/Amsterdam).

största bredd (jfr fig. 6).

När de övre delarna av *Resande mannens* skrov bröts loss och lade sig tillrätta på botten så följde vartannat spant med så att säga. De i läge bevarade spanten är således intakta upp till största bredden. Detta motsvarar en bit ovan vattenlinjen, till ungefär nivån för kanonportarna (fig.7)

På insidan av spanten har skrovet varit försedd med inre bordläggning, kallad garnering. Liggande löst, omedelbart akter om förstäven återfinns tre bogband, kraftiga timmer som förbundits skrovets båda sidor i förskeppets inre (fig. 8,A).

Omkring fem meter för om akterstäv sätter vad som närmast kan liknas vid ett spant som placerats på insidan av garneringen (fig. 3,F och G.). Timren återfinns både på styrbord- och babordssidan och är av ungefär samma dimensioner som spanten. De är därmed avsevärt klenare än de kattspår som vanligtvis återfinns som tvärskepps förstärkning med liknande placering, innanför garneringen, på 1600-tals skepp. Sannolikt har de syftat till att fördela påfrestningarna från mesanmasten över en större yta i akterskeppet.

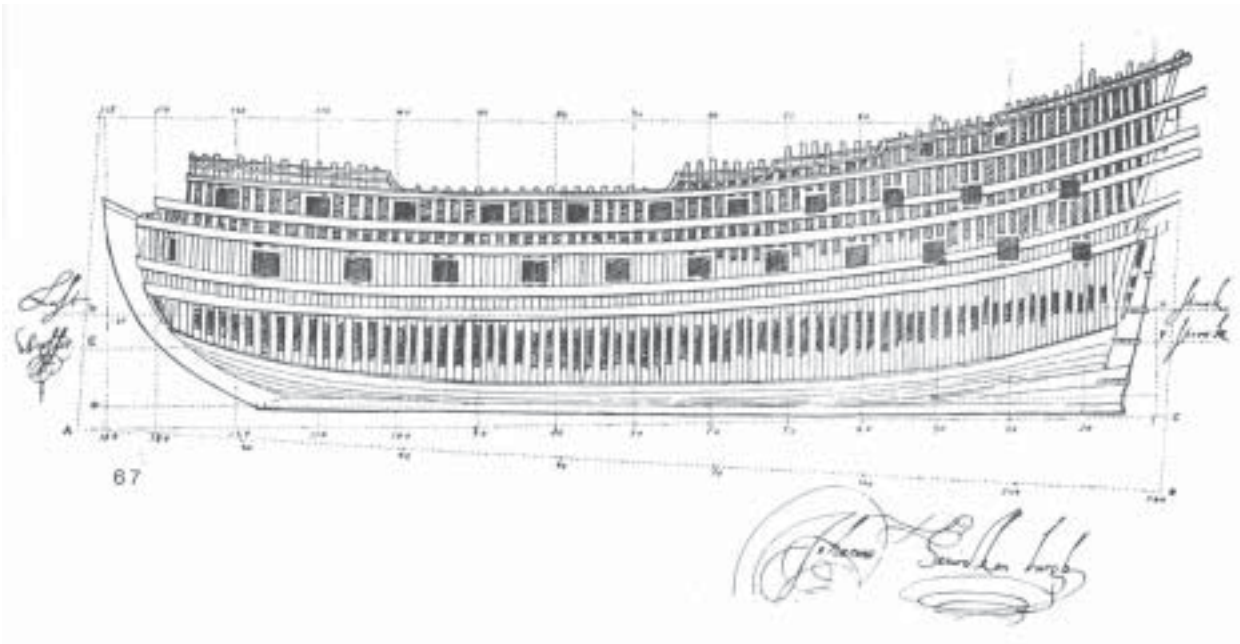


Fig. 6. Teckning av intimringen på ett större örlogsfartyg. Teckningen är utförd av den holländske skeppsbyggmästaren Johannis Sturckenbergh, enligt uppgift år 1648. Notera hur de olika spantdelarna överlappar varandra och därmed bildar fullspantade stråk, dels i slaget, dels vid största bredden (efter Landström 1980:62f).

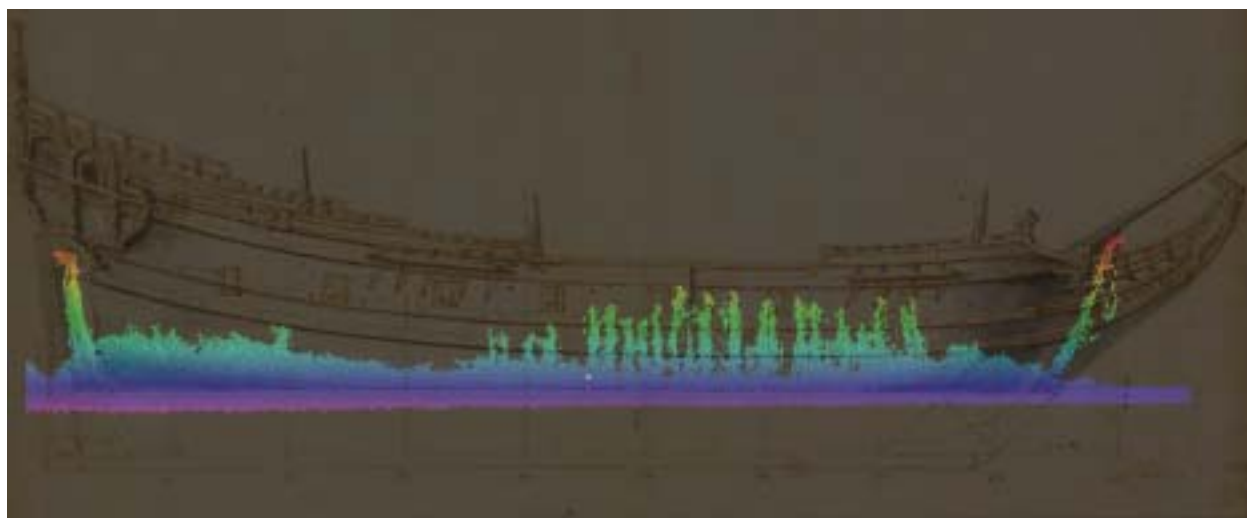


Fig. 7. Multibeamdata från vraket projicerat mot en ritning av en 90 fots pinass som är ungefär samtida med Resande mannen, i syfte att bilda en uppfattning om skrovets bevarandegrad (Marin mätteknik/ Scheepvaartmuseum/Amsterdam).

Däck

De delar av däckets konstruktion som iakttagits på vraket har samtliga påträffats lösa. Ett stort antal däcksknän, såväl stående som liggande, har påträffats. Samtliga ligger löst på samma sätt som däcksbalkarna. Att döma av de påträffade balkar och knän som ligger nedfallna i skrovet, har skeppet endast haft ett genomgående däck. Det finns i dagsläget inget som definitivt pekar på att det skulle funnits ett trossdäck under detta och skeppet kan mycket väl ha saknat denna däcksnivå.

Fartyget har dock haft ett halvdäck och förmodligen även ett backdäck i fören. De högre däcksnivåerna är ofta lätta konstruktioner och uppbyggda med tunnare balkar och andra bärande element. Enstaka knän som av vinklar och dimensioner att döma har varit placerade för att bära upp halvdäcket har påträffats lösa (se fig.3, H och I).

Förhållandet att så mycket av däcket finns kvar på vrakplatsen är intressant. Dels innebär det att huvuddäcket inte bröts upp och avlägsnades i samband med bärgningsarbetena år 1661 (se nedan) dels att däcket och dess olika genomföringar i form av luckor, gretverk (trall) med mera kan rekon-

strueras med viss tillförlitlighet. För att genomföra en sådan rekonstruktion krävs emellertid ytterligare dokumentationsinsatser.

Artilleri

Fartyget har varit förhållandevis kraftigt bestyckat. Fyra eldrör av järn har hittills påträffats på vraket (se fig. 3, J-M). På tre av kanonerna sitter delar av lavetterna kvar, medan lavetternas bottnar saknas. En lavettbotten ligger lös i akterskeppet (fig. 3,N) och hör förmodligen samman med den kanon som ligger omedelbart akter om vraket (fig.3,M). På en kanon har även en fastrostad riktkil noterats (fig. 3, K).

På botten utanför styrbordssidan ligger en närapå komplett lavett bestående av två sidor, en botten med kvarsittande framaxel och ett hjul (fig. 3,O). Kanske ska lavettens placering förstås mot bakgrund av de bärgningsarbeten som utfördes år 1661. Utöver dessa detaljer ligger ett stort antal lavett-hjul spridda över vrakplatsen. Ett stort antal projektiler i form av rundkuler av gjutjärn ligger spridda på vraket. Kulorna påträffas i vissa koncentrationer i hela skeppet från för till akter.

Rigg

Vid 1600-talets mitt hade ett fartyg av den här storleken tre master, fock-, stor och mesanmast. Foten för fockmasten är väl synlig, precis i övergången mellan förstäv och kölstock (se fig. 8, B). I direkt anslutning till mastfoten ligger den nedre delen av fockmastens undermast (fig. 8, C). Den har fallit akterut och åt babord och är avbruten i dess övre ände. Inte långt från fockmasten återfinns andra riggdetaljer i form av en jungfru (fig. 8, D) samt block (fig. 8, E).

Ungefär midskepps ligger två delar av stormastfiskan, vilka utgörs av kraftiga timmer som omslutit masten och ursprungligen varit fästa i däcksbalkarna (fig. 3, P). De ger en grov fingerisning om stormastens tjocklek. Att döma av deras nuvarande läge så har delarna förskjutits något förut i förhållande till deras ursprungliga placering.

På engelska örlogsskepp började man under 1600-talets andra hälft att ställa mesanmasten direkt på kölen (precis som fock- och stormast) (se t ex ritningar i Lavery 1981, eller Hough 1969:105-128). Det vanliga på skepp byggda enligt holländskt manér var dock att mesanens fot

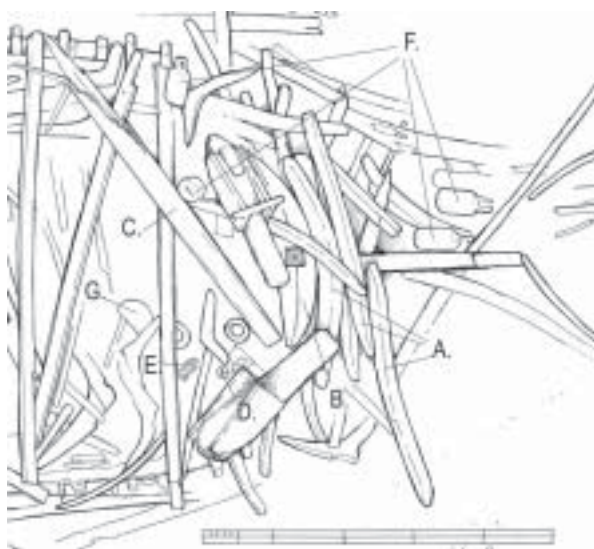


Fig. 8. Detalj över förskeppet. Bokstäverna anger: A=bogband, B=mastfot, C=fockmast, D=jungfru, E=fiolblock, F=vakare (ankarbojar) bokstav för tunnlock?(Niklas Eriksson).

var placerad högt upp i skeppet (t ex Witsen 1979). Som nämns ovan kan dock förstärkningarna på garneringens insida (fig. 3, G&F) indikera mesanmastens placering.

Ett stort antal block och jungfrur har påträffats på vraket (se t ex fig. 8, D&E). På botten utanför babordssidan återfinns fem röstjungfrur (fig. 3, Q) som av lokaliseringen att döma härrör från stormasten.

Till riggdetaljerna räknas även det bronshjul som står lutat mot en däcksbalk några meter akter om midskepps (fig. 3, R). Att döma av dess läge kan skivan härröra från storfallets knekt eller liknande.

Ankring och läns pump

Flera detaljer som kan härledas till ankring har påträffats i vraket. Ett ankarspel i form av ett bråspelet ligger löst i förskeppet (fig. 3, U). Spelstocken har vilat i stående spelbetingar på däck. Spelet är av en typ där spelstocken inte passerat genom lagringen. Styrbordssidans spelbeting har påträffats löst utmed styrbordssidan (fig. 3, V). Inte mindre än fyra vakare (ankarbojar) återfinns i förskeppet (fig. 8, F).

Skeppet har med största sannolikhet haft flera läns pumpar. Inga delar av själva pumparna har iakttagits på vraket. Däremot påträffades stående regler vilka utgjort regelverk för ett skydd runt



Fig. 9. Ett bronshjul, förmodligen från storfallets knekt vilar mot en däcksbalk. Till höger ett schatull med glasflaskor (foto: Calle Blomdahl/GMS).



Fig. 10. Hänkel samt lock till kanna eller liknande kärl. Själva behållaren saknas (foto: Calle Blomdahl/GMS).



Fig. 11. De två rostiga fragmenten till vänster utgör sannolikt ett kedjelod medan en rundkula syns till höger i bild. Ett lavetthjul försvinner ut ur bildens högra hörn (foto: Calle Blomdahl/GMS).

själva pumprören. Vanligtvis är det fyra väggar och arrangemanget kallas pumpsot. Läget för pumpsoten redovisas på planen (fig. 3, X).

Halvdäck, kabyss och befälets toalett

De bättre boutrymmena ombord på skeppet har varit lokaliserade i aktern, under halvdäcket. Redan vid dessa inledande undersökningar har flera fynd påträffats som vittnar om vilken information vraket kan bidra med rörande livet ombord. Dessa fynd härrör från såväl själva skeppets konstruktion som lösa fynd.



Fig. 12. En intakt trefotsgryta inklämd mellan däcksbalkar och ett knä (foto: Calle Blomdahl/GMS).



Fig. 13. Tunna med okänt innehåll. Tunnan har ursprungligen varit placerad under halvdäcket och hör eventuellt samman med kabyssen (foto: Calle Blomdahl/GMS).

Som exempel vilar på botten akter om vraket ett metallrör eller -tub med en diameter av cirka 30 centimeter, troligen tillverkad av koppar (fig. 3, S samt fig. 15). Detta är en av skeppets toaletter. Liknande, fast tillverkade av bly, beskrivs av Nicolaes Witsen i slutet av 1600-talet (jfr Hoving 2012:153f, Witsen 1979:56ff). Den aktuella toaletten har begagnats av dem som uppehållit sig i fartygets akter, vilket motsvaras av skeppets befäl med flera. Manskapets toaletter var i allmänhet placerade i galjonen (se vidare Munday 1978, Simmons 1998).

Under halvdäck återfinns även kabyssen. Den har ursprungligen varit uppmurad av tegelstenar men har numera fallit samman. Storleken på tegelhögen indikerar att det är fråga om en eldstad dimensionerad för att bespisa en örlogsbesättning, snarare än det dussin som skulle seglat ett handelsfartyg av samma storlek (jmf Eriksson & Rönnby 2012). Kabyssens placering, akter om stormasten, skiljer sig från den man finner på större örlogsfartyg från 1600-talet som t ex *Vasa* (byggt 1628) eller *Svärdet* (byggt 1662). I anslutning till kabyssen återfanns även skeppets vedförråd, samt en tunna med okänt innehåll (fig.3,T.). Kabyssen förfaller ha varit uppmurad på det genomgående (kanon-) däckets men dess exakta placering kan i dagsläget inte definitivt fastställas.

I området som ursprungligen täckts av halvdäcket finns en stor mängd föremål. Det rör sig dels om glasflaskor i schatull, keramik, trefotsgritor och ett stort antal i dagsläget oidentifierade föremål. Vilka av dessa fynd som hör samman och bör förstås som personliga tillhörigheter, skeppets utrustning, kökets och så vidare, kan inte härledas utan vidare undersökningar. Förekomsten understryker dock vrakets potential som förmedlare av en ögonblicksbild av tillvaron ombord på ett örlogsskepp, fullt rustat för vinterseglat mot Polen (se även nedan).

Spår av bärgningsarbeten

Resande mannen s skrov har till stor del fallit isär, vilket nästan uteslutande tycks vara ett resultat av naturliga nedbrytande krafter såsom strömmande vatten, erosion och bortrostade bultar och spikar. I mindre utsträckning tycks nedbrytningen orsakats av de bärgningsarbeten som företogs året efter förlisningen. Metoder som användes vid bärgningsarbeten finns beskrivna i litteratur från 17- och 1800-talen. Vanligtvis avlägsnades haveristens däck för att få tillgång till last och utrustning som stuvats i skrovet. Däcksbalkar sågades av och däckets kunde brytas upp (Triewald 1739, Westbeck 1829). Tillvägagångssättet har även iakttagits på bland annat Jutholmsvraket där avsågade däcksbalkar och knän vittnar om omfattande bärg-

ningsoperationer (Cederlund 1982, Eriksson 2010).

Det är dock tydligt att man vid bärgningsarbetena på *Resande mannen* inte brutit upp och avlägsnat huvuddäcket (det vill säga den däcksnivå som kanonerna stod på) i sin helhet. Möjligtvis har man brutit upp och undanröjt området precis för om stormasten i direkt anslutning till den större lastluckan. I resten av skrovet återfinns däcksbalkarna nedfallna nedanför sin ursprungliga placering. Förhållandet stämmer ganska bra överens med de uppgifter Treleben lämnar kring vilka föremålskategorier han bärgat från skeppet:

“År 1661 haver (...) jag av (...) salig greve Schlippenbachs skepp vid Landsort i stora havet stycken (kanoner), ankare och segel på 14 famnars djup med (dykar-) klockan /upptagit” (efter Rabenius 2007:19, här med moderniserad stavning).

Flera av de “stycken” som Treleben lyfte, stod sannolikt öppet på däck. De pjäser som var placerade under halvdäcket var troligen svåra att komma åt med mindre än att halvdäcket avlägsnades. Om även backdäcket i fören bröts upp är svårt att bringa någon klarhet i. Att två pjäser alltså vilar i skeppets för kan eventuellt hållas som ett argument för att backdäcket lämnades mer eller mindre orört. De “ankare” liksom “segel” som Treleben nämner kunde bärgas utan att göra ingrepp i skrovet.

Förhållandet innebär att det som stuvats under däck, utrustning, vapen, verktyg, besättningens personliga tillhörigheter med mera, faktiskt låg kvar i skeppet sedan Treleben avslutat sina klockdykningar på platsen. Där ligger de ännu!

Djupet på vrakplatsen

De flesta som sökt efter *Resande mannen* har letat i vattenområden med lite större djup än de dryga 15 meter som det nu påträffade skeppet vilar på. Anledningen härtill är von Trelebens uppgift, som redan citerats ovan, och som gör gällande att han bärgat “på 14 famnars djup” (Rabenius 2006:19, här med moderniserad stavning), vilket motsvarar 25 meters djup.

Det finns emellertid en annan djupangivelse som, även om den inte uttrycks i absoluta tal, förmodligen är viktigare för att bringa klarhet i frågan om vattendjupet på platsen där det olyckliga kronoskeppet gick till botten. Anders Biugg, som överlevde förlisningen, berättar i sin rapport att sedan fören krossats mot en klippa så "sjönk skeppet mot botten, först med den främre masten, sedan med de bakre, och hela skeppet, så att den främre mastkorgen stod under vattnet, medan den i mitten befann sig något över vattenytan" (Ibid:13).

Biugg nöjde sig inte med att bara avlägga rapport, han lät även hugfästa minnet av denna ruskiga episod genom att låta måla en tavla av *Resande mannens* undergång. På tavlan återges händelsen med beskrivande text och med tre olika bildsekvenser. I texten berättas om fem stelfrusna personer som räddas från den över ytan uppstickande mastkorgen dagen efter förlisningen. De hade följaktligen tillbringat natten i det sjunkna skeppets rigg (Rabenius Ibid.:14).

I krönikan *Theatrum Europaeum*, beskrivs händelserna kring *Resande mannen* under rubriken "Greve Schlippenbach lider skeppsbrott". Här återges ånyo hur de ombordvarande desperat sökt sin flykt upp i det sjunkande skeppets rigg. I krönikan påstås att hela "...28 personer (...) räddat sig upp i den mastkorg som nu befann sig endast en famn ovanför vattnet" (Rabenius 2012). Att så många personer skulle få plats i mastkorgen förefaller osannolikt, däremot samstämmer krönikans uppgift med Biuggs vittnesmål att mastkorgen befann sig "strax över ytan".

Att mårnen befann sig över vattenytan sedan skrovet ställt sig tillrätta på havets botten är en mycket bra indikation på hur djupt det var på platsen där skeppet sjönk om man kan fastställa hur lång *Resande mannens* stormast var, eller snarare avståndet från fartygets köl upp till mastkorgen.

En rigg på ett 1600-talsskepp är ganska förutsägbar. Masternas längd och därmed även mårnarnas höjd över däck, stod i proportion till alla andra detaljer på skeppet. I Nicolaes Witsens bok om skeppsbyggeri som publicerades i slutet

av 1600-talet, berättas att längden på stormastens undermast var dubbla skrovets bredd plus skrovets djup (Hoving 2012:17, Witsen 1979). Skrovets bredd och djup kan emellertid inte beräknas tillfredställande utifrån tillgänglig dokumentation.

Längden över stäv vet vi dock desto säkrare och den är som redan nämnts 25,9 meter. Med detta mått som utgångspunkt kan man proportionerligt räkna på storundermastens tänkbara längd. Här är några exempel: Använder man en ritning av en 'Sixth Rate' som Anthony Deane ritat så skulle avståndet, från skrovets botten upp till stormårnen, bli 18 meter om det byggdes 25,9 meter långt (Lavery 1980). Använder man proportionerna för det så kallade Spökskeppet, ett flöjtskepp från samma tid som *Resande mannen* och som är någon meter längre över stäv, så blir samma avstånd 18,5 meter (jfr Eriksson & Rönby 2012:350-361). Tittar man på större skepp så är undermasterna lite kortare i förhållande till skrovets längd, medan mindre skepp har längre master i förhållande till längden över stäv. Det förefaller dock helt rimligt att avståndet från kölen upp till mårnen varit omkring 18 – 19 meter.

Det nu påträffade vraket ligger på 15 meters djup, och landhöjningen torde vara knappt två meter sedan 1600-talet. Mastkorgen "svävade" inte högre över ytan än att iskalla sjöar novemberkallt vatten med jämna mellanrum piskade upp på de skeppsbrutna. Slutsatsen blir alltså att stormårnen på det vrak som påträffades i maj i år med största sannolikhet stack upp ovan vatten efter förlisningen. Vattendjupet stämmer följaktligen överens med Biuggs redogörelse, dennes oljemålning och uppgifterna i krönikan *Theatrum Europaeum*.

Det enda som inte stämmer är Treilebens djupangivelse om 14 famnar. Skillnaden mot verkliga förhållanden kan bero på en felskrivning, men lika gärna vara så att han medvetet lämnat felaktiga uppgifter. Om det berodde på att han ville få sina bärgningsföretag att framstå som mer imponerande, om det syftade till att dölja vrakplatsens position eller någon annan anledning kan vi dock endast spekulera i.

Som en parallell kan nämnas att en liknande diskrepans mellan skriftliga djupuppgifter och verkliga förhållanden uppdagades när regalskeppet *Kronan* påträffades 1979. De historiska källorna angav vattendjupet för *Kronans* vrakplats till 32 meter. När vraket väl påträffades visade det sig att det vilade på 27 meters vattendjup (Franzén 1981:15).

Treilebens djupangivelse kan således i sig själv vare sig slå fast eller avfärda vrakets identitet (se även Eriksson 2012).

Fartygets typ

Att härleda vrak till olika skeppstyper är ofta vanskligt eftersom någon enhetlig benämning av skeppstyper knappast någonsin existerat. Någon konsekvens i huruvida typbenämningar av skepp

avser användningsområde, skrovform eller rigg har aldrig funnits. För att ytterligare komplicera saken varierar benämningar över tid.

När *St Johannes*, skeppet som sedermera kom att benämnas *Resande mannen*, kallas i vissa källor för liten fregatt (se, t ex Orlogsmuseets Skibsregister, även Eriksson & Sjöblom in prep). Benämningen fregatt kommer i bruk vid mitten av 1600-talet och betecknar då egentligen mindre örlogsfartyg. Det är först senare som fregatt blir en term som betecknar de ganska stora skeppen med ett genomgående batteridäck (Gardiner 1992:27ff). Skeppet kunde lika gärna ha kallats pinass, vilket är en benämning på en fartygstyp, med platt akter, förhållandevis kraftig bestyckning, vilka användes antingen som handels- eller örlogsfartyg (jfr Landström 1961:154f, Gardiner

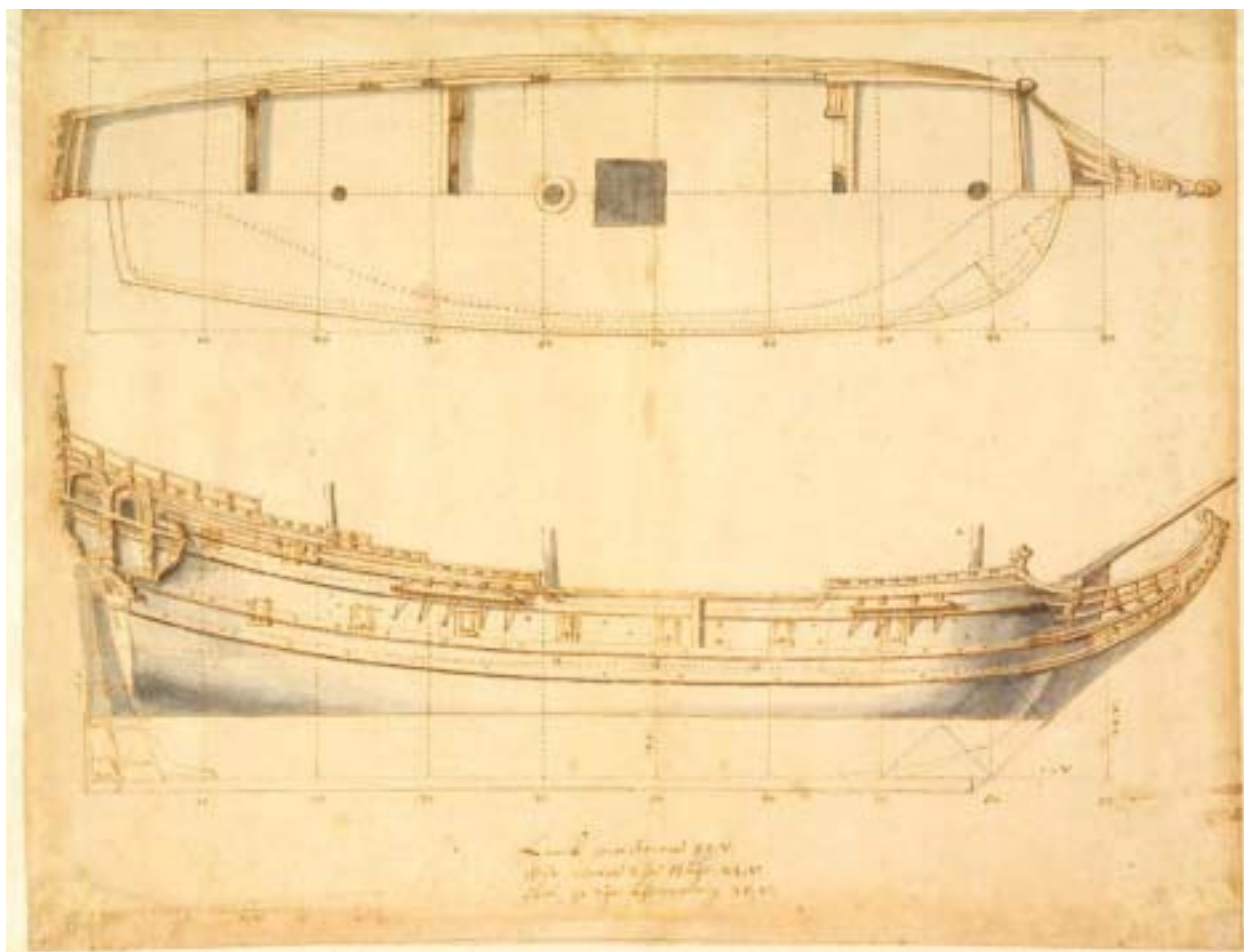


Fig. 14. Ritning av en 90 fot lång och 27 fot bred pinass från omkring 1650 (Sheepvaartmuseums/Amsterdam).

1992:27). En pinass, använd inom flottan, kan följaktligen kallas för fregatt.

I Scheepvaartmuseums samlingar i Amsterdam finns en ritning av en 90 fots pinass, vilket bör motsvara *Resande mannens* storlek (hur exakt dock beroende på vilken fot man använder sig av). Även skrovets form, masternas placering, samt bestyckningen stämmer väl överens med såväl den arkeologiska informationen från vrakplatsen som vad vi känner till beträffande *Resande mannens* bestyckning utifrån skriftliga källor. Vi kan nog därför vara ganska säkra på att greve Slippenbachs skepp påminde väldigt mycket om fartyget på denna ritning (fig. 14.).

Arkeologisk potential och förslag till vidare fältarbete

Allt sammantaget så understryker resultatet från denna inledande undersökning ytterligare att vraket är det länge eftersökta skeppet *Resande mannen*.

Trots att merparten av skeppets kanoner, liksom riggen, ankarna mm avlägsnades efter förlisningen är intrycket ändå att det mesta av skeppet ändå finns kvar, om än i sammanrasat och eroderat tillstånd. Med inte alltför omfattande dokumentationsinsatser är det fullt möjligt att rekonstruera skrovets huvudlinjer och invändiga rumsliga arrangemang.

Vrakets erbjuder även goda förutsättningar att påträffa väldigt intakta och orörda fyndkontexter. Oavsett i vilken utsträckning fartyget verkligen innehåller de mytomsusade dyrbarheterna och mutorna, så erbjuder vraket helt unika möjligheter att belysa tillvaron ombord på ett mindre örlogsfartyg. Det rika fyndmaterialet i form av allt från glasflaskor, trefotsgrytor, den murade tegelkabyssen, vedförrådet till artilleriutrustningen, riggdetaljerna med mera, ger en exklusiv inblick i en intakt 1600-talsmiljö.

Vrakets har på det viset en arkeologisk potential som sträcker sig långt vidare än att illustrera och



Fig. 15. Befälstoaletten betående av en metalltub, troligen av koppar, ligger nedfallen på botten akter om fartyget (foto: Michael Ågren).

belysa historien kring just *Resande mannen*. Motsvarande skepp fanns även bland fienden som vid den aktuella tidpunkten utgjordes av såväl Danmark som Holland. Som ett exempel på en förmodligen ganska typisk örlogsmän vid den här tiden borde skeppet vara av internationellt intresse. Vrakets är eventuellt världens bäst bevarade exempel på en pinass! Resultat från undersökningar av vraket kan på det viset ligga till grund för mer generella slutsatser kring tidigmodernt sjökrig.

Mycket information återstår fortfarande att samla in från vrakplatsen. Detta kan i stor utsträckning ske utan ingrepp i kulturlager. Förslagsvis kompletteras denna första fältinsats med en mer systematisk översimning, inventering, inmätning och dokumentation av ytligt liggande fynd. Parallellt med detta arbete kan den skeppsarkeologiska dokumentationen av skrovet fortskrida genom att mäta upp stävarna i profil, samt även ett antal tvärskeppssektioner. De resultat som kan vinnas från dessa undersökningar kan användas till forskning kring levnadsförhållanden ombord på örlogsfartyg. Men inventeringen av de olika fyndkontexterna kan även fylla mer renodlat antikvariska syften som en skyddsdocumentation.

Referenser

- Ahlström, C. 1995. Spår av hav, yxa och penna – historiska sjöolyckor i Östersjön avspeglade i marinarkeologiskt källmaterial, dissertation, Helsingfors
- Arnshav, M. In Prep. Jakten på den Resande mannen (arbetstitel)
- Cederlund, C. O. 1982. Vraket vid Jutholmen – fartygets byggnad, Statens Sjöhistoriska museum. Rapport 16, Stockholm
- Cederlund, C. O. 1983. *The Old Wrecks of the Baltic Sea*, BAR Intern. 186, Oxford
- Cederlund, C. O. 2012. Ett oskrivet kapitel i skeppet Vasas historia. *Forum Navale*, nr 68, s. 9-64
- Eriksson, N. 2010. Jutholmsvraket – ett handelsfartyg från sent 1600-tal, *Arkeologisk rapport*, nr 1, Sjöhistoriska museet, Stockholm
- Eriksson, N. 2012. Bluffade Treileben? I, *Marinarkeologisk Tidskrift*, nr. 3, Stockholm
- Eriksson, N. & Rönnby, J. 2012. 'The Ghost Ship'. An Intact Fluyt from c. 1650 in the Middle of the Baltic Sea, *The International Journal of Nautical Archaeology*, Vol.41.2: 350-361
- Eriksson, N. & Sjöblom, I. In Prep. Resande mannen och St Johannes (arbetstitel)
- Franzén, A. 1977. *HMS Resande Man*, I Tidskrift I sjöväsendet, Vol. 140:2, s. 96-103
- Franzén, A. 1981. HMS Kronan The search for a great 17th century warship, Stockholm papers in history and philosophy of technology, Royal Institute of Technology, Stockholm
- Gardiner, R. 1992. The Frigate, In: Gardiner, R. & Lavery, B. (eds.) *The Line of Battle: The Sailing Warship 1650-1840, Conway's History of the Ship*, London/Conway Maritime Press, s. 27-45
- Gardiner, R. & Bosscher P. (red.) 1995. *The Heyday of Sail – The Merchant Sailing Ship 1650-1850*, London
- Gardiner, R. & Lavery, B. (eds.) 1992. *The Line of Battle: The Sailing Warship 1650-1840, Conway's History of the Ship*, London/Conway Maritime Press
- Glete, J. 2010. *Swedish Naval Administration 1521-1721: Resource Flows and Organisational Capabilities*, Lieden/Boston/BRILL
- Grisell, B. & Randall, L. 2010. *Resande man*, Rapport, Stockholm/KTH
- Hasslöf, O. 1972. Maritime ethnology and its associated disciplines, In: Hasslöf, O., Henningsen, H. & Christensen, A. E. (eds). 1972. *Ships and Shipyards, sailors and fishermen: an introduction to maritime ethnology*, Copenhagen University press, Copenhagen
- Hoving, A. 2012. *Nicolaes Witsen and Shipbuilding in the Dutch Golden Age*, Texas A&M University Press/College Station
- Hough, R. 1969. *Fighting Ships*, London
- Landström, B. 1961. *Skeppet: En översikt av skeppets historia från den primitiva flotten till den atomdrivna ubåten, i ord och bilder*, FORUM
- Landström, B. 1980. *Vasan – från början till slutet*, Stockholm
- Lavery, B. (red.) 1981. *Deane's doctrine of naval architecture, 1670*, London
- Lemeé, C. 2006. *The Renaissance Shipwrecks from Christianshavn, An archaeological and architectural study of large carvel vessels in Danish waters 1580-1640*, Ships and Boats of the North, Vol 6, Roskilde
- Munday, J. 1978. Heads and tails: The Necessary seating, In Annis, P. G. W. *Ingrid and other studies*, Maritime Monographs and Reports, No 36, Greenwich, pp. 120-145
- Mårtenson, J. 1990. *Akilles häl*. Stockholm.
- Orlogsmuseets hemsida <[http://www.orlogsmuseet.dk/J/pages/Johannes\(1658\).htm](http://www.orlogsmuseet.dk/J/pages/Johannes(1658).htm)> (2013-01-10).
- Rabenius, L. 2012. *Theatrum Europaeum*, Elektronisk. Tillgänglig <<http://goto.glocalnet.net/lasse.rabenius/1600tal/teatEur0.htm>> (2012-09-17).
- Rabenius, L. 2006. *Var förliste Resande Man? En granskning av de historiska dokumenten*, Stockholm/Lucifer, Elektronisk. Tillgänglig: <<http://goto.glocalnet.net/lasse.rabenius/ResandeMan.pdf>> (2012-09-17)
- Rålamb, Å. C. 1943 (1695) *Skepsbyggerij – eller Adelig öfvings tionde Tom*, facsmile Sjöhistoriska museet, Stockholm
- Rönnby, J. (red.) 2012. *Resande man? Besiktning av skeppsvrak väst Norrskär/Bodskär, Torö sn, Stockholms län*, Elektronisk. Tillgänglig:<[http://webbappl.web.se/p3/ext/res.nsf/vRes/maris_engelsk_rappresandeman11jun_pdf/\\$File/RAPPRESANDEMAN11juni.pdf](http://webbappl.web.se/p3/ext/res.nsf/vRes/maris_engelsk_rappresandeman11jun_pdf/$File/RAPPRESANDEMAN11juni.pdf)> (2012-09-17)
- Simmons, J., 1998. *Those Vulgar Tubes, External Sanitary Accommodations aboard European Ships of the Fifteenth through Seventeenth Centuries*, Second edition, Texas A&M University Press, London
- Triewald, M. 1734, *Konsten att lefwä under Watn*, Stockholm
- Westbeck, O. J. 1829. *Beskrifning öfver de af Under-tecknad upfunne Bergnings-Instrumenter, eller Förklaring öfver de bifogade Plancherne A. och B.; jemte en Kort Berättelse om bergningen af sjunkna Fregatt-Skeppet NADES DHAS laddning, Göteborg/Samuel Nordberg*
- Witsen, N. 1979. (1671). *Aeoloude En Hedendaegsche Scheeps-Bouw en Bestier*, Amsterdam

Tekniska och administrativa uppgifter

Länsstyrelsens dnr: 431-33484-2012
Orsak till undersökningarna: Forskning
Undersökningstyp: Dokumentation
Undersökningstid: 12-14 oktober – 12
Plats: Bodskär/Norrskär
Kommun: Nynäshamns kommun
Län: Stockholms län
Landskap: Södermanland
Vattendjup: 15 m
Förteckning över deltagare vid fältarbetet oktober 2012:
Goran Abazovic
Carl-Michael Blomdal
Carl During
Leif Einarsson
Niklas Eriksson
Peter Jademyr
Johan Rönby
Ingvar Sjöblom
Martin Thimerdal
Michael Ågren

Appendix. 1. Uppmätta kanoner Resande mannen

Babord fören (fig.1, K)
Lavettens längd: 1,16 m
Lavettens bredd: 40 cm (antar att de mätte på smalaste delen, jag mätte hjulaxeln till 70cm)
Eldrör: 2,4 m
Från mynning till lavett: 1,09 m
Styrbord fören (fig.1,J):
Eldrör: 2 m
Lavett: 1,06 m
Lavett bredd: 40 cm
Hjulaxel (?): 52cm (anm: verkar kort!)
Kanon vid babords låring (fig. 1, L)
Längd: 2,35 m
Tjockl. 48 cm
Akter, utanför vraket (fig.1,M)
Eldrör: 2,65
Tjockl. 65
Lavettens bredd: 47
Löst lavetthjul i anslutning till kanonen, diam: 50 cm

Kommentar:

Längderna på lavetterna i fören är tagna på sidostyckena. Bottenstyckena är något längre. Den lavettbotten som ligger i aktern, precis för om akterstäv, uppmättes till 120 cm längd. Den härrör eventuellt från den kanon som ligger lös på botten akter om vraket.

Södertörn arkeologiska rapporter och studier

Rune Edberg & Johan Rönaby (red). 2001. Nya marinarkeologiska perspektiv.

Rune Edberg, Marcus Lindström & Johan Rönaby. 2001. Pålsundet. Arkeologiska studier av en sörmländsk kustmiljö.

Marcus Hjulhammar. 2003. Ragnhildsborg. Fornlämning RAÄ 220, Östertälje socken, Stockholms län. Arkeologisk rapport.

Per Lejoneke & Johan Rönaby. 2005. Svalbard. Marinarkeologisk rekognoscering 1998 och 2000.

Hans Bolin, Kerstin Cassel & Terje Gansum. 2007. En hög mitt i centrum. Undersökning av anläggning 34 vid fornlämning RAÄ 12 i Vårby Gård, Huddinge socken.

Hans Bolin, Kerstin Cassel & Jens Lindström. 2010. Båtudden på Björkö. Delundersökning av strandområdet nedanför Svarta jorden, RAÄ 119, Adelsö socken, Ekerö kommun, Stockholms län.

Kerstin Cassel & Björn Nilsson. 2010. Stora Karlsö-undersökningarna 2009. Delundersökning av området söder om RAÄ 217 i Norderhamn och provgrävning i grottor RAÄ 206, 207, 208, 215 samt Jungfruhålet på Stora Karlsö, Eksta socken, Gotland.

Maria Landin, Peter Norman, Johan Rönaby, Oscar Törnqvist (red) & Björn Öberg. 2011. Arkeologiska undersökningar i Södermanlands skärgård.

Oscar Törnqvist. 2012. Mesolitiska kustlandskap i Blekinge. Förstudie inför prospektering av tidigmesolitiska boplatser i Starnö och Biskopsmåla skärgårdar, Blekinge.

Niklas Eriksson, Patrik Höglund, Ingemar Lundgren, Richard Lundgren, Johan Rönaby (redaktör), Ingvar Sjöblom & Fredrik Skogh. 2012. Skeppet *Mars* (1564). Fältrapport etapp I 2011. Inledande skepps-dokumentation, identifiering av kanon, observerade föremål och avgränsning av vrakplatsen.

Oscar Törnqvist. 2012. Paleogeografiska landskapsrekonstruktioner kring Kilakastalen. Skisser till den medeltida mikro- och makromiljön vid Kilaåns mynning.

