



En fartygslämning i småbåtshamnen vid Talludden

Arkeologisk förundersökning

Uppland
Lidingö kommun

Niklas Eriksson

En fartygslämning i småbåtshamnen vid Talludden

Arkeologisk förundersökning

Uppland

Lidingö kommun

Niklas Eriksson

Statens maritima museer

Marinmuseum/Naval Museum
Sjöhistoriska museet/Maritime Museum
Vasamuseet/Vasa Museum

Stumholmen
371 32 Karlskrona
Tel 0455 359 30 00

P.O. Box 27131
SE-102 52 Stockholm
Tel 08 519 549 00

www.maritima.se
www.vasamuseet.se
www.marinmuseum.se
www.sjohistoriska.se

© 2008 Statens maritima museer
Arkeologisk rapport 2008:12
ISSN 1654-4927

Kart- och ritmaterial Författaren.

Layout Franciska Sieurin-Lönnqvist, Arkeobild.

Omslagsbild Vraket akterstäv. Foto: Jim Hansson (fig. 3, s.9). Arkeologienheten, Statens maritima museer.

Tryck Arkitektkopia, Stockholm 2009.

Kartor Godkända ur sekretess-synpunkt för spridning. Sjöfartsverkets dnr: 010305-09-01176.

Innehåll

Innehåll	3
Sammanfattning	4
Antikvarisk bakgrund	5
Syfte och arkeologisk potential	6
Genomförande	7
Resultat	8
Dendrokronologisk analys	10
Byggnadsarkeologisk beskrivning	11
Referenser	14
Tekniska och administrativa uppgifter	15
Bilaga	
Dendrokronologisk analys	16

Sammanfattning

I april 2008 utförde Statens maritima museer en arkeologisk förundersökning av en fartygslämning i småbåtshamnen vid Talludden på Lidingö. Fartygslämningen påträffades vid en arkeologisk förstudie utförd av Statens maritima museer i februari 2008.

Syftet med förundersökningen var att fastställa lämningens bevarandestatus, storlek, karaktär och datering. Undersökningen genomfördes av dykande arkeologer under fem dagar i fält. Arbetet omfattade delvis friläggning av skeppstimmer,

kartering, video- och stillbildsfotografering, samt provtagning för dendrokronologisk analys.

Sammantaget ger skrovdelen intrycket av att utgöra resterna efter ett eller flera större fartyg. Ett sammanhängande akterparti påträffades i direkt anslutning till den planerade ledningsdragningen. Lämningen utgör resterna efter ett stort kraftigt kravellbyggt segelfartyg. Dess ursprungliga längd över stäv torde ha överstigit 25 meter. Virket i fartygslämningen kunde dendrokronologiskt dateras till 1872–1890.

Antikvarisk bakgrund

I februari 2008 utförde Statens maritima museer, på uppdrag av Structor Miljöbyrå i Stockholm AB, en arkeologisk förstudie av ett vattenområde i Södra Höggarnsfjärden inför ledningsförläggning (slutmeddelande 2008-02-11, Statens maritima museers dnr 1174/07-51). Vid förstudien påträffades en tidigare okänd fartygslämning i hamnbassängen vid Talluddens småbåtshamn. Fartygslämningen bedömdes utgöra fast fornlämning. Den planerade ledningsdragningen berör direkt

lämningen. Structor Miljöbyrå ansökte, på uppdrag av SL, hos Länsstyrelsen i Stockholms län om tillstånd att göra ingrepp i fornlämningen för att kunna fullfölja ledningsdragningen. Länsstyrelsen i Stockholms län ansåg inte att fornlämningen skall utgöra ett hinder men bedömde att ett bättre beslutsunderlag behövdes. Länsstyrelsen fattade beslut om att en arkeologisk förundersökning skulle utföras (Lst Dnr 431-08-20740).

Syfte och arkeologisk potential

Syfte

Förundersökningens syfte var att utreda lämningens bevarandestatus, avgränsning, karaktär och fastställa dess datering.

Arkeologisk potential

Stora träfartyg från 1800-talet kan studeras utifrån litteratur, ritningar och bevarade fartyg. Dessa lämningar har emellertid endast undantagsvis varit föremål för arkeologiska undersökningar, vilka kan bidra med fördjupad information rörande periodens skeppsbyggeri avseende materialutnyttjande byggnadsprocesser med mera.

Lämningens största potential är att genom att relatera den till aktiviteter på land få en maritim

aspekt på den lokala historien. På Generalstabskartan från 1873 är området i anslutning till Talludden obebyggt men på häradsekonomiska kartan från 1901–06 finns två torp. De två torpen finns inte med på ekonomiska kartan från 1952 varför de sannolikt rivits. Grunderna efter dessa torp är registrerade som RAÄ Lidingö 53:1.

Lämningen skall dock med största sannolikhet ses mot bakgrund av den industriella verksamhet som funnits på denna del av Lidingö. Från tidigt 1900-tal hade Stockholms Bogserings- och transportaktiebolag stor del av sina magasin och sina pråmar förlagda till denna ände av Lidingö. År 1943 kom även bärgningsbolaget Neptun till Talludden, som av denna anledning ibland kallas för Neptuns udde.

Genomförande

Undersökningen utfördes av tre dykande arkeologer i fem dagar under perioden 23–29 april. Dykningen utfördes med kommunikation från ytan. Lämningen besiktigades okulärt för att bestämma dess avgränsning. I lämningens norra del, där ledningen ska förläggas, utfördes viss friläggning av fartygsdetaljer. Friläggningen utfördes för hand och uppgrävt material borttransporterades med vattensug.

Efter friläggning lades tre måttband, vilka bildade två korridorer, på ett inbördes avstånd av två

meter längs den del av ledningens sträckning som berör lämningen. Korridorerna karterades genom att dykaren skissade och mätte in förekommande timmer på ritfilm under vatten. Därefter filmades korridorerna med digital videokamera. Inmätningen renritades med stöd av videofilm och skisser i syfte att upprätta en plan över det berörda området. Undersökningsområdets fyra hörnpunkter inmättes med GPS.

I syfte att datera lämningen sågades sju prover för dendrokronologisk analys.

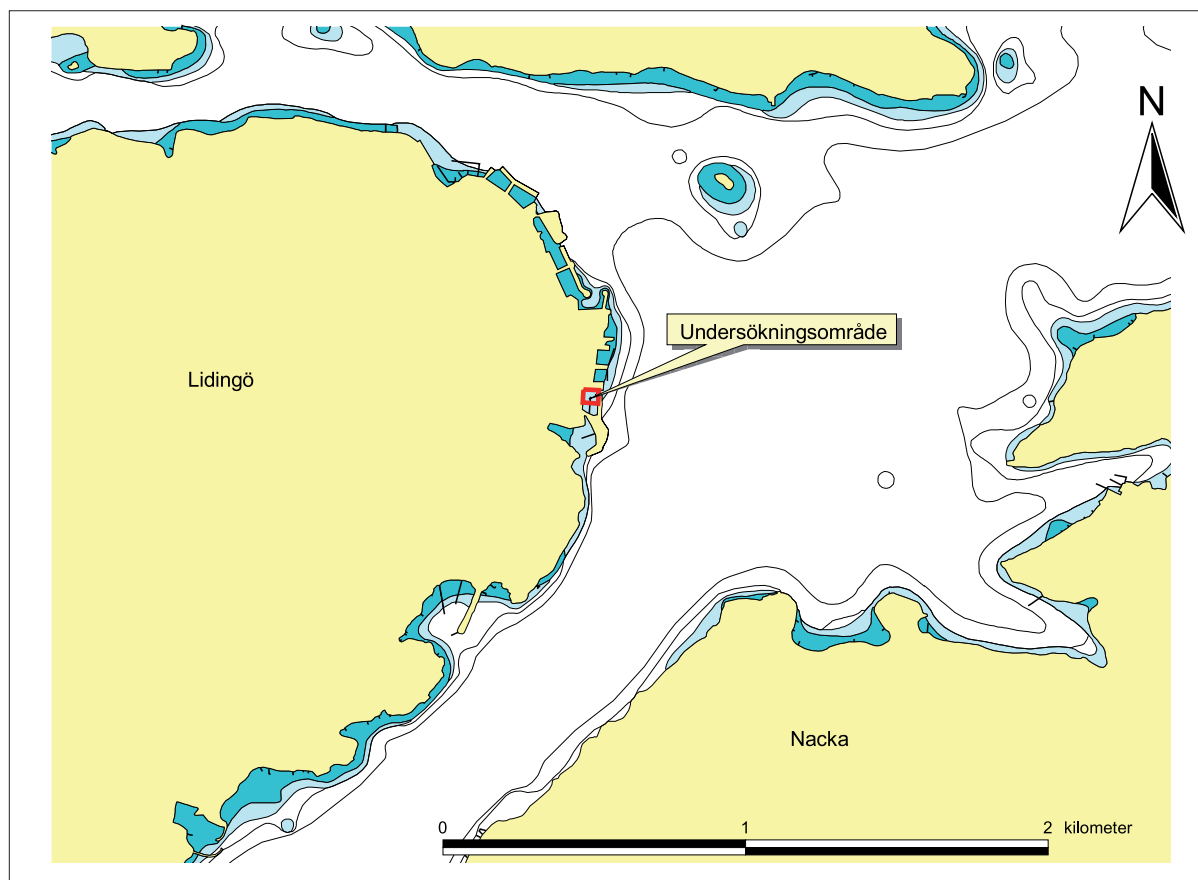


Fig. 1. Översikt med undersökningsområdet markerat. Skala 1:25 000

Resultat

Lämningen består till större delen av löst liggande grova skeppstimmer vilka ligger spridda över en stor yta, se karta. Vid undersökningstillfället gick det inte att definitivt avgöra om lämningen består av ett eller flera fartygsskrov. Lämningens bevarandegrad och avgränsning har påverkats av sentida anläggningsarbeten. I norr har lämningen påverkats i samband med byggandet av bostadsområdena vid Gåshaga och i öster av anläggandet av pirarmen. Enligt Hans Pettersson som är hamnkapten vid Talluddens båtsällskap har man vid upprepade tillfällen rensat bort timmer som legat i vägen för trafiken i småbåtshamnen.

I fornlämningens norra del påträffades ett sammanhängande skrovparti, bestående av en nedre del av en akterstäv samt de aktersta delarna av skrovets babordssida. Partiet visar att skrovet ligger orienterat i nära nordsydlig riktning med aktern i norr. Det sammanhängande partiet är synligt till en yta av cirka fyra gånger tre meter, medan resten är dolt av antingen löst liggande skeppstimmer eller sediment. Cirka 80 centimeter av akterstäven är synlig ovan botten. Sondring med tumstock visat att åtminstone ytterligare en meter av akterstäven finns bevarad nere i sedimenten. Troligtvis finns större delen av kölen

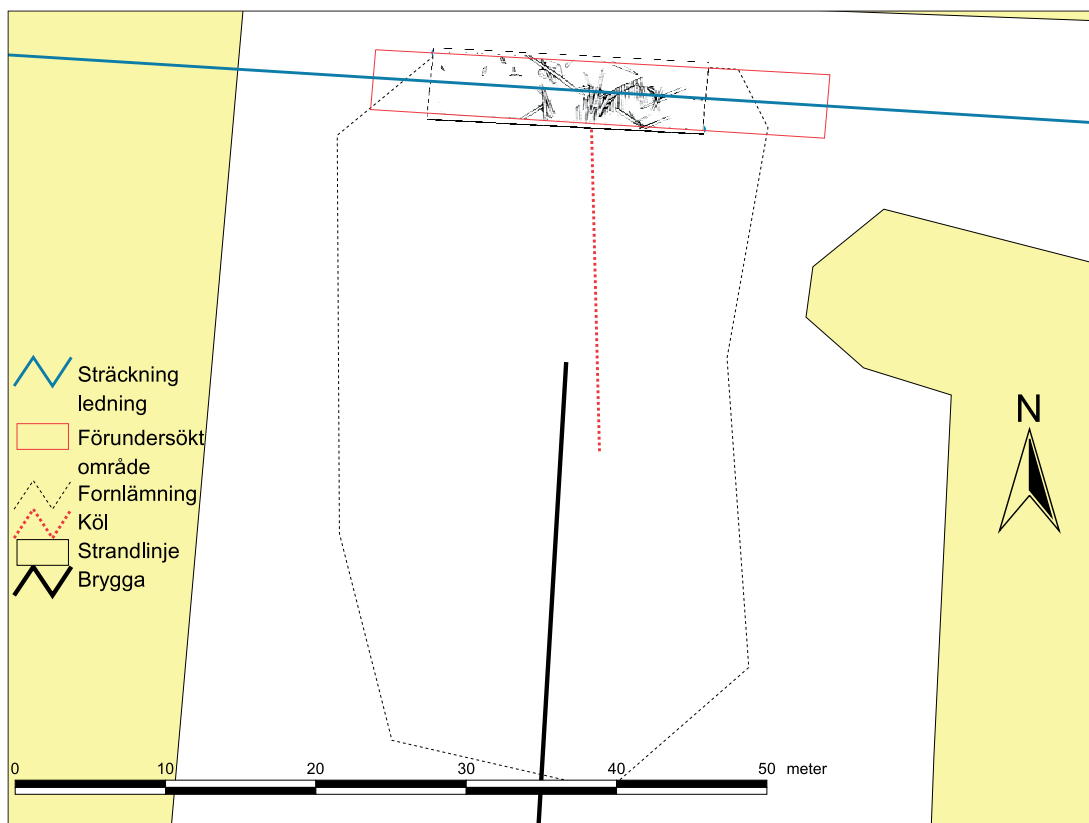
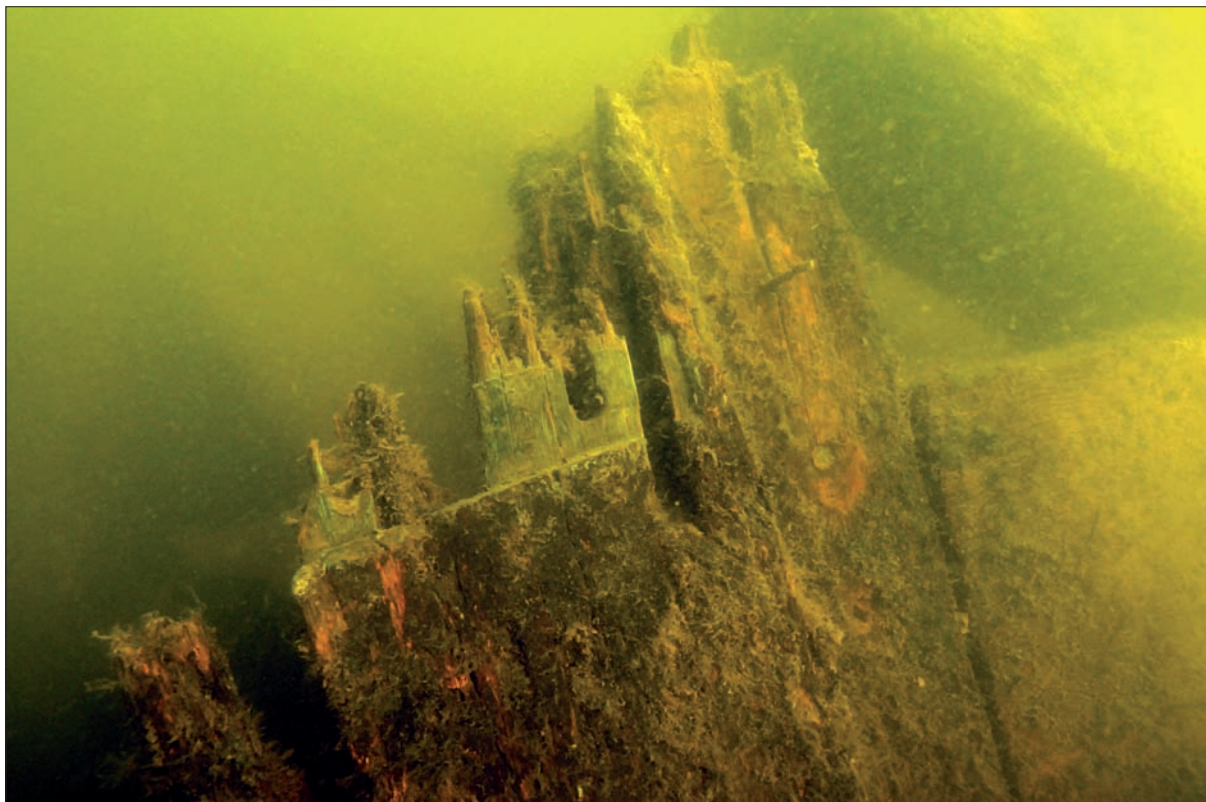


Fig. 2. Karta visande undersökningsområdet. Den streckade röda linjen markerar kölens förmodade sträckning nere i sedimenten. Skala 1:500.



*Fig. 3. Akterstaven är avbruten i anslutning till en rormalja. Till höger skymtar akterstävsknät samt dödvirke.
Foto: Jim Hansson/Statens maritima museer.*

samt en betydande del av babordssidan bevarad under sediment och spridda skeppstimmer. Kölstockens förmodade sträckning redovisas i fig. 2.

Akterstaven har uppskattningsvis 20 graders slagsida åt babord. Sannolikt har skrovet haft den-

na lutning då det hamnade på botten. Babordssidan har därefter fallit ut och lagt sig platt utmed botten. Styrbordssidan synes vara helt nedbruten, antingen av isrörelser eller genom medveten upprensning av hamnområdet.

Dendrokronologisk analys

Sju träprover för dendrokronologisk analys sågades från lämningen och skickades till Kvartärgeologiska avdelningen på Lunds universitet för analys. Analysen utfördes av Hans Linderson. Av de sju proverna kunde endast ett prov ge ett säkert resultat. Provets yttersta årsringar daterades till 1856 med stöd av lokal kronologi. Mot bakgrund

av detta resultat kunde även ytterligare två prover härledas, dock med större osäkerhet. Om dessa härledningar stämmer torde virket i lämningen ha avverkats under perioden 1872–1890 (se även bilaga 1). Denna bedömning rimmar väl med de byggnadsarkeologiska iakttagelser som gjorts.

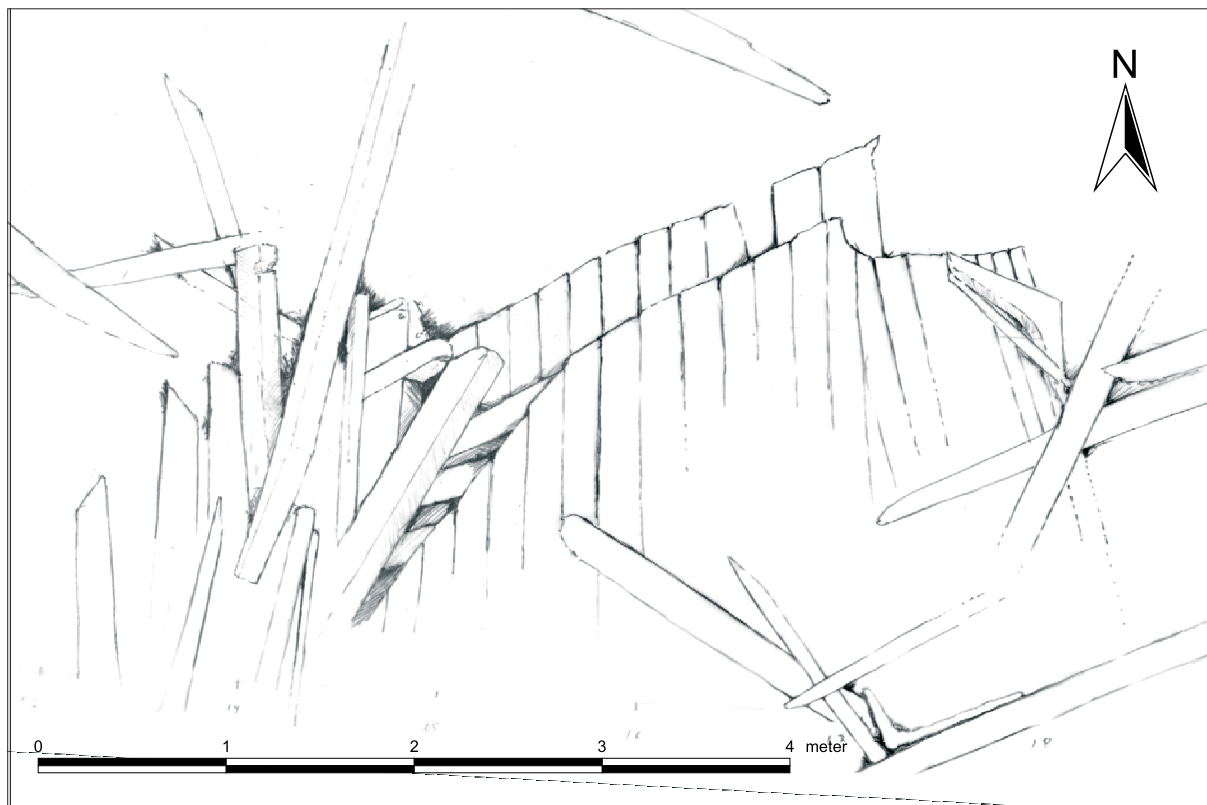


Fig. 4. Plan över den sammanhängande delen av skrovet som är synlig ovan botten. Siffrorna anger: 1: akterstäv, 2: babordssidan, 3: vuxet knä av trä, 4: järnknä. Skala 1:40. Ritning: Niklas Eriksson/Statens maritima museer.

Byggnadsarkeologisk beskrivning

Skrovet är byggt på kravell med såväl bordläggning som spant av ek. Även garneringen tycks vara av detta träslag. Ett dendroprov vilket sågades av en löst liggande plank, visade sig vara av furu och kan härröra från fartygets däck. Förbindningarna i såväl den sammanhängande skrovdelen samt flera av de löst liggande timren har gjorts med kopparspik och -bult. De genomgående bultarna är försedda med brickor och har nitats. Akterstaven har spår av korrosion, härrörande antingen från koppar eller legeringar med denna metall, i anslutning för de uthuggna spåren för rodermaljorna.

Ett vuxet knä av ek samt ett smitt knä av järn observerades vid undersökningen. Det vuxna knäet påträffades högt upp akterns konstruktion och det är sannolikt att dess ursprungliga placering varit i detta område; som en förstärkning i akterskeppet. Det av järn tillverkade knäet påträffade cirka tre meter för om aktern. Under 1800-talet började järndetaljer användas i träfartygskonstruktioner, så kallade kompositbyggen. I många fall var endast bordläggning och garnering av trä medan spant, däcksbalkar

och liknande uteslutande var tillverkade av järn. Andelen järndetaljer i fartyglämningen vid Talludden är emellertid inte så stor utan inskränker sig till enstaka detaljer. Det påträffade järnknäet härrör sannolikt från däckets konstruktion. Knän och andra detaljer börjar dyka upp i fartygskonstruktioner på allvar vid 1800-talets mitt och det är troligt att lämningen byggts vid denna tid eller senare, se även resonemang om dendrodatering nedan.

Akterstaven har endast en svag lutning akteröver. För om akterstaven finns ett massivt dödträ. Kurvaturen på det sammanhängande skrovpartiet, vilket är plant närmast kölen och böjer sig ut för att vidga sig kraftigt högre upp i konstruktionen antyder att fartyget haft ett högt akterskepp som sannolikt varit utskjutande utanför rodrets hjärtstock. Utformningen av aktern visar att fartyget haft ett skarpt akterskepp, vilket i sin tur antyder att skrovet är byggt som ett segelfartyg. Materialvalet avseende såväl trävirke som förbindningar, skvallrar om ett påkostat bygge. Kopparbultarna är gjutna och brickorna stansade.

*Fig. 5. Exempel på kopparbultar från lämningen. Bultarna föll ur bärgade dendroprover och har lagts tillbaka på lämningen.
Foto: Jim Hansson/
Statens maritima museer.*



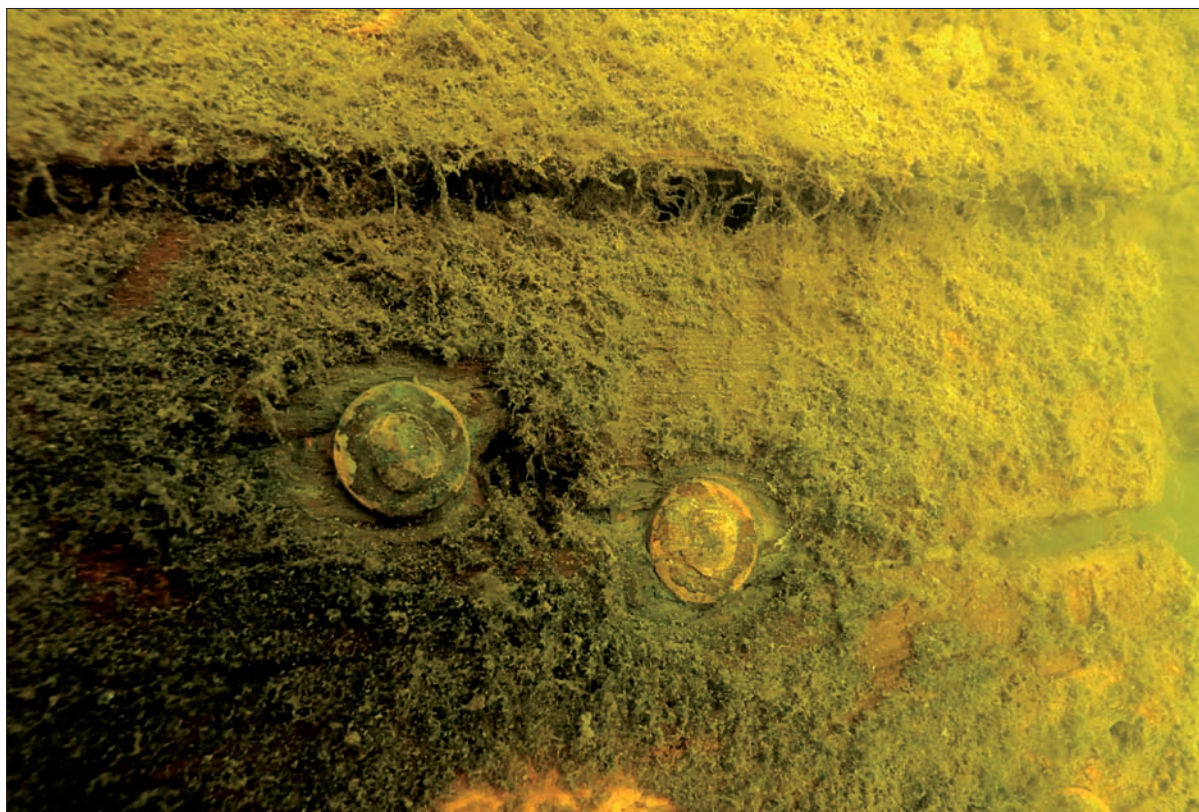


Fig. 6. Skrovet är med några få undantag sammanfogat med kopparbult, vilka nitats mot brickor på skrovets insida. Foto: Jim Hansson/Statens maritima museer.

Vid de större väl etablerade varven börjar man under 1800-talet att bygga träskrov med byggda spant (ibland kallade citteringar). Processen vid byggande av ett sådant fartyg är att man efter att ha sträckt kölen, ritar upp varje spant i full skala och ställer det på plats på kölen.

Byggnadsprocessen är helt skelettbaserad (se definition hos Hasslöf 1970) och förutsätter detaljerade linjeritningar och spantrutor, där fartygets form i tvärskeppssektion i detalj har bestämts för i princip varje halvmeter. Lämningar efter fartyg byggda med denna metod är lätta att känna igen eftersom spanten alltid är dubbla (de byggda spanten består av parallellt med varandra sammanfogade virken, där skarvarna inbördes förskjutits). Lämningen vid Talludden är inte byggd med denna metod utan kan anses representera en kvarleva av från det kombinerade skal- och skelettbyggnadsmetoderna som användes vid mindre varv på många platser in på 1900-talet (jfr diskussion hos t.ex. Adams 2003:155–174). Förhållandet skvallrar om att fartyget torde ha byggts vid ett mindre varv som inte tillägnat sig den senaste konstruktionstekniken och den mer industriellt betonade metoden att bygga kravellbyggda fartygsskrov.

Fartygets ursprungliga längd över stäv uppskattas, på grundval endast av utformandet och dimensioneringen av timren i akterkonstruktionen till mellan 25 och 35 meter.

Varför blev fartyget vrak vid Talludden?

Fartyget har byggts som ett seglande fartyg och kan dateras till 1800-talets mitt. Då återstår frågan om varför lämningen gick till botten vid Talludden? Områdets historia fram till mitten av 1800-talet är dåligt känd. Under slutet av 1800-talet finns två torp vid Talludden (grunderna efter dessa är registrerade som RAÄ Lidingö 53:1). Men några maritima verksamheter som kan ha föranlett trafik med så stora fartyg i detta är inte kända från denna tid. Det är således inte troligt att fartyget förlist på resa till en hamn eller liknande på denna plats under 1800-talet. Sannolikt skall lämningen sättas i samband med senare verksamheter på platsen.

De kraftiga konstruktionerna i segelfartyg byggda under 1800-talet användes ofta, i nedriggattillstånd, som prämar. Under tidigt 1900-tal hade Stockholms bogserings- och transportbolag

(i folkmun kallat TB) sin hemmahamn och förråd vid Gåshaga. Därefter kom platsen att nyttjas av bärgningsbolaget Neptun. Såväl Neptunbolaget som TB använde ett stort antal pråmar för sin verksamhet. I Sveriges skeppslista under bolagets aktiva år, redovisas ett stort antal pråmar. Vid Statens maritima museers förstudie (slutmeddelande 2008-02-11, dnr 1174/07-51) påträffades ett stort antal fartygslämningar av vilka merparten dessa kan förutsättas utgöra pråmar. Dessa lämningar bedöms vara förhållandevis sentida och förlista under 1900-talet. Ett vanligt sätt att göra sig av med pråmar var att helt enkelt sänka dem. Så kallade pråmkyrkogårdar finns på flera ställen och utgör helt enkelt platser där man valt att sänka uttjänta pråmar. Sannolikt utgör fartygslämningen vid Talluddens småbåtshamn en pråm av denna karaktär; en farkost som byggts som ett större seglande fartyg men som efter lång och trogen tjänst nedriggats till pråm.

Åtgärder

Statens maritima museer gör bedömningen att ytterligare undersökningar av lämningen inte är nödvändig under förutsättning att ledningsförläggningen inte påverkar ett större område än det som förundersökts.

Referenser

Tryckta referenser

- Adams, J. 2003. Ships, Innovation and Social Change – Aspects of Carvel Shipbuilding In Northern Europe 1450–1850, Stockholm.
- Hasslöf, O. 1970 Sömand, fisker skib og vaerft: introduktion till maritim etnologi, Nordisk maritimhistorisk arbejdsgruppe, Köpenhamn.

Otryckta referenser

- FMIS: Fornminnesregistret, Riksantikvarieämbetet
- Lantmäteriet historiska kartor

Muntliga uppgifter

- Hans Pettersson, Talluddens båtsällskap

Tekniska och administrativa uppgifter

Statens maritima museers dnr: 452/08-51
Länsstyrelsens dnr: 431-08-20740
Projektledare: Niklas Eriksson, Statens maritima
museer
Fältarbetsledare: Niklas Eriksson
Orsak till undersökningarna: Ledningsförlägg-
ning
Uppdragsgivare: Länsstyrelsen i Stockholms län
Undersökningstyp: Arkeologisk förundersökning
Undersökningstid: 23–28 april 2008
Plats: Talluddens småbåtshamn
Kommun: Lidingö kommun
Län: Stockholms län
Landskap: Uppland
Fornlämningsnummer: Saknas
Koordinatsystem: RT 90 (2,5 gon V)

Undersökningsområdets avgränsning

Västlig begränsning:
X 6.584.083.71/Y 1.638.117.07,
X 6.584.036.04/Y 1.638.120.13
Östlig begränsning:
X 6.584.081.50/Y 1.638.151.44
X 6.584.035.52/Y 1.638.145.57

Fornlämningens avgränsning

Västlig begränsning:
X 6.584.082.66/Y 1.638.118.51,
X 6.584.036.75/Y 1.638.119.16
Östlig begränsning:
X 6.584.081.55/Y 1.638.147.38
X 6.584.035.71/Y 1.638.144.98

Vattendjup

0–3 meter

Deltagarförteckning Statens maritima museer

Niklas Eriksson
Mikael Fredholm
Jim Hansson
Patrik Höglund

Bilaga



LUND UNIVERSITY

Department of Quaternary Geology

KVARTÄRGEOLOGISKA AVDELNINGEN
HANS LINDERSON



04 Juni 2008

Nationella Laboratoriet för Vedanatomi och Dendrokronologi, rapport nr 2008:29

Hans Linderson

DENDROKRONOLOGISK ANALYS AV EN FARTYGSLÄMNING VID GÅSHAGA, LIDINGÖ SOCKEN OCH KOMMUN

Uppdragsgivare: Statens Maritima Museer, Box 27131, 10252 Stockholm (ref. Niklas Eriksson)

Område: Stockholmskärgård **Prov nr:** 55496-502 samt enl tabell **Antal såg-prover:** 7

Dendrokronologiskt objekt: Två prov 539+484 är *in situ* övriga är funna i anslutning till obj.

Resultat:

CATRA S Dendro nr:	Pro v Nr :	Trä d- slag	Antal radie/år	Splint (Sp) Bark (B) Vank. (W)	Datering av yttersta årsring i provet	Beräknat Fällnings år E(Efter) V(vinterhalv- året)	Trädets Egenålder uppskatt n
55496	287	Tall	2/67	Sp 17ej w	(1832)*	(1870±20)	110-160
55497	483	Tall	3/90	Sp 29, ej W	1856	1880 ± 20	110-160
55498	484	Ek	2/44	Ej Sp	Ej datering	-	>60
55499	485	Bok	2/117	Ej W	Ej datering	-	130-170
55500	487	Ek	2/100	Ej Sp	Ej datering	-	130-180
55501	539	Ek	2/150	Ej Sp	(1862)*	(E 1871)	160-200
55502	544	Ek	2/99	Ej Sp	Ej datering	-	150-220

Kommentarer till resultaten:

Endast ett prov, 483, dateras helt säkert, denna furustock har avverkats **år 1860-1900**. Ytterligare två prov har getts en datering*. Dessa har inte uppnått de kriterier som ställs för en säker datering men ligger nära. De tas med här för att möjliggöra en något snävare osäkerhetsmarginal av dateringen. Prov 287, korreleras bäst med en lokal kronologi, samma som prov 483. Prov 539 korreleras bäst med en gotländsk kronologi, vilket antyder dess växtplats. Om man utgår ifrån att de något osäkra dateringarna är riktiga och att de är avverkade vid samma tid har detta inträffat mellan **åren 1872-1890**.

Tre trädslag uppträder i provsamlingen **fyra ek, två tall och en bok**. Boken bör ha sin ståndort skild från det övriga virket som har diskuterats ovan. Inget prov korsdateras med något annat i gruppen. Det är således en mycket heterogen samling virke som har undersökts. Detta är en viktig orsak till, varför dateringsresultatet blev relativt magert.

Hans Linderson, Laboratorieföreståndare
Lunds Universitet
Laboriet för Vedanatomi och Dendrokronologi, Sölvegatan 12, 223 62 Lund
E-post: Hans.Linderson@geol.lu.se
Tel: 046-2227891 , 0738-448812

En fartygslämning i småbåtshamnen vid Talludden

I april 2008 utförde Statens maritima museer en arkeologisk förundersökning av en fartygslämning i småbåtshamnen vid Talludden på Lidingö. Fartygslämningen påträffades vid en arkeologisk förstudie utförd av Statens maritima museer i februari 2008.

Syftet med förundersökningen var att fastställa lämningens bevarandestatus, storlek, karaktär och datering. Undersökningen genomfördes av dykande arkeologer under fem dagar i fält. Arbetet omfattade delvis friläggning av skeppstimmer, kartering, video- och stillbildsfotografering, samt provtagning för dendrokronologisk analys.

Sammantaget ger skrovdelarna intrycket av att utgöra resterna efter ett eller flera större fartyg. Ett sammanhängande akterparti påträffades i direkt anslutning till den planerade ledningsdragningen. Lämningen utgör resterna efter ett stort kraftigt kravellbyggt segelfartyg. Dess ursprungliga längd över stäv torde ha överstigit 25 meter. Virket i fartygslämningen kunde dendrokronologiskt dateras till 1872–1890.

SMM gör bedömningen att ytterligare undersökningar av lämningen inte är nödvändig under förutsättning att ledningsförläggningen inte påverkar ett större område än det som förundersökts.

Statens maritima museer

Box 48
371 21 Karlskrona
Tfn: 0455-35 93 00
Box 27131
102 52 Stockholm
Tfn: 08-519 549 00
www.maritima.se
ISSN 1654-4927

