

Kihlsvraket

Hösten 2006 utförde Sjöhistoriska museet, på uppdrag av Värmdö kommun, en arkeologisk utredning inför en planerad sjöförläggning av en vatten- och avloppsledning från Hemmesta på Värmdö till Käppala på Lidingö. Den planerade sjöförläggningen utökades efterhand med ett område i Baggensfjärden mellan Kilstviken och Tjustviken i Nacka och Värmdö kommuner.

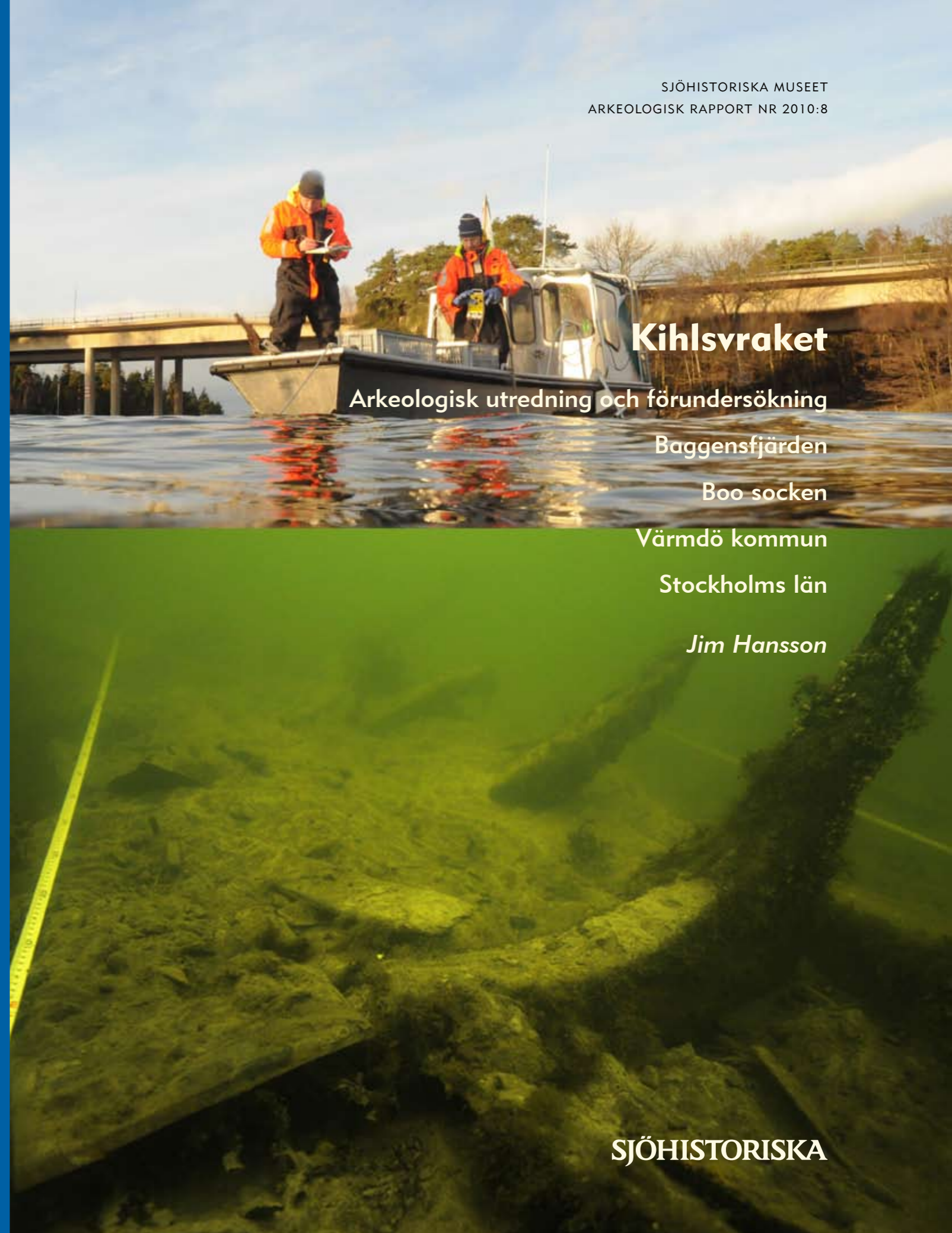
Det utökade området hade inte blivit föremål för en arkeologisk utredning varför denna delvis fick genomföras i efterhand. Vid den utökade utredningen påträffades en fartygslämning som var fast fornlämning.

Då fornlämning konstaterats uppdrog länsstyrelsen till Sjöhistoriska museet att genomföra en dokumentation av fartygslämningen i form av en förundersökning. Förundersökningen utfördes under december 2008.

In the autumn 2006, The National Maritime Museums of Sweden carried out an archaeological preliminary study of Hemmesta (Värmdö) to Käppala (Lidingö). The preliminary study was ordered by Värmdö kommun who are planning to lay down a pipeline in the area. The study aimed to establish possible occurrence of cultural monuments submerged in the area. There were no known cultural monuments in the survey area. During the survey one shipwreck was found which was defined as a cultural monument.

SJÖHISTORISKA

Box 27131
102 52 Stockholm
Tfn: 08-519 549 00
www.sjohistoriska.se
ISSN 1654-4927



Kihlsvraket

Arkeologisk utredning och förundersökning

Baggensfjärden

Boo socken

Värmdö kommun

Stockholms län

Jim Hansson

SJÖHISTORISKA

Kihlsvraket

Arkeologisk utredning och förundersökning

Baggensfjärden

Boo socken

Värmdö kommun

Stockholms län

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

Sjöhistoriska museet är miljöcertifierat enligt ISO-14001.

Den här rapporten är tryckt på miljövänligt, FSC-certifierat papper utan optiska vitmedel (OBA), tillverkat på ett koldioxidneutralt pappersbruk.

© 2010 Sjöhistoriska museet
Arkeologisk rapport 2010:8
ISSN 1654-4927

Kart- och ritmaterial Författaren.

Layout Franciska Sieurin-Lönnqvist, Arkeobild.

Omslagsbild Vy av fartyglämningen sedd från fören samt dykbåten med Patrik och Micke ombord.

Foto: Jim Hansson, Sjöhistoriska museet.

Tryck Arkitektkopia, Stockholm 2010.

Kartor Sjöfartsverket. Spridningstillstånd 010305-10-03027.

Innehåll

Innehåll 3

Sammanfattning 4

Bakgrund, topografi och kulturmiljö 5

Syfte och metod 6

Resultat och diskussion 7

Referenser och tekniska uppgifter 9

Bilagor

1. Dendrokronologisk rapport 10

2. Planskiss 11

3. Akterstäv 12

Sammanfattning

Hösten 2006 utförde Sjöhistoriska museet, på uppdrag av Värmdö kommun, en arkeologisk utredning inför en planerad sjöförläggning av en vatten- och avloppsledning från Hemmesta på Värmdö till Käppala på Lidingö. Den planerade sjöförläggningen utökades underhand med ett område i Baggensfjärden mellan Kilsviken–Tjustviken i Nacka och Värmdö kommuner.

Det utökade området hade inte blivit föremål för en arkeologisk utredning varför denna delvis fick genomföras i efterhand.

Vid den utökade utredningen påträffades en fartygslämning som var fast fornlämning. Fartygslämningen var skadad genom att muddringar redan hade utförts.

Då fornlämning konstaterats uppdrog länsstyrelsen till Sjöhistoriska museet att genomföra en dokumentation av fartygslämningen i form av en förundersökning. Förundersökningen utfördes under december 2008.

Fartygslämningen, som är belägen på fem meters djup öster om inloppet till Kihlsviken, utgör resterna av en ursprungligen omkring sex meter lång och två meter bred klinkbyggd farkost. De dendrokronologiska resultaten visar att det är sannolikt att fartyget byggts med virke som fällt tidigast 1643 och senast 1663.

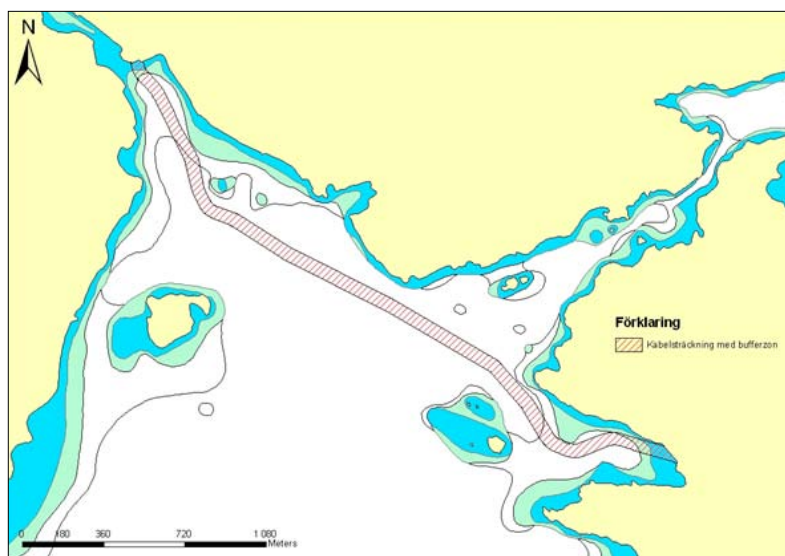


Fig. 1. Översiktskarta med undersökningsområdet markerat. Karta: Sjöfartsverket bearbetad av Jim Hansson, Sjöhistoriska museet.

Bakgrund, topografi och kulturmiljö

Bakgrund

Hösten 2006 utförde Sjöhistoriska museet, på uppdrag av Värmdö kommun, en arkeologisk utredning inför en planerad sjöförläggning av en vatten- och avloppsledning från Hemmesta på Värmdö till Käppala på Lidingö.

Den planerade sjöförläggningen utökades underhand med ett område i Baggensfjärden mellan Kilsviken– Tjustviken i Nacka och Värmdö kommuner.

Det utökade området hade inte blivit föremål för en arkeologisk utredning varför denna delvis fick genomföras i efterhand. Undersökningsområdet sträckte sig ca 3100 meter från Kihlsviken i norr till Tjustviken i sydost (fig. 1).

Vid den utökade utredningen påträffades en fartygslämning som var fast fornlämning. Fartygslämningen var skadad genom att muddringar redan hade utförts.

Då fornlämning konstaterats uppdrog länsstyrelsen till Sjöhistoriska museet att genomföra en dokumentation av fartygslämningen i

form av en förundersökning. Förundersökningen utfördes under december 2008.

Topografi och kulturmiljö

Leden till och från Stockholm, via Baggensfjärden och Baggensstaket, finns omnämnd i skriftliga källor sedan medeltiden. Harstaket, som Baggensstaket tidigare hette, omnämns i Kung Valdemars segelled på 1200-talet. Runt Baggensfjärden har flera gårdar legat. Boo gård var det största hemmanet i detta område. Vid Kihlsviken ligger Kihls herrgård. Gården var till en början en bondgård men blev senare ett frälsehemman. Amiral Jakob Bagge fick år 1572 Kihl och Ramsmora i donation. Gården brändes ned under rysshärjningarna 1719 (Jansson 1946: 29ff).

På lagaskifteskartan från 1854 är ett fiskartorpet markerat strax söder om Kihls gård. Torpet hörde förmodligen till Kihls herrgårds ägor (fig. 2).

Fiske var en av näringarna som försåg dels gården med fisk, dels som skatt till kronan.



Fig. 2. Fiskartorpet samt Kihls gård- och herrgård markerade på lagaskifteskarta 1854. Karta: Lantmäteriet bearbetad av Jim Hansson, Sjöhistoriska museet.

Syfte och metod

Den utökade utredningen syftade till att fastställa förekomst av fornlämningar. Undersökningen inleddes med att dykande arkeologer från Sjöhistoriska museet besiktigade uppstickande objekt som identifierats efter kartering av botten. Karteringen hade utförts av Frogg dyk, på uppdrag av Värmdö kommun, med ett sidotittande ekolod, en s.k. side scan sonar. De grundare områdena – fem meter och grundare – karterades av dykande arkeologer.

Förundersökningen syftade till att dokumentera den av arbetsföretaget skadade fartyglämningen. Fartyglämningen mättes upp och dokumenterades även med stillbildsfotografier och video.

Dykeriarbetet skedde enligt Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter 1993:57 (Dykeriarbete).

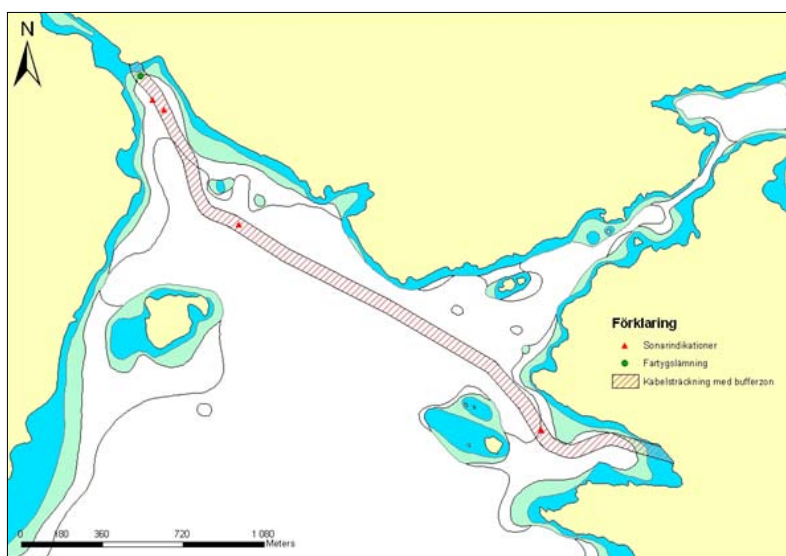


Fig. 3. Undersökningsområdet med sonarindikationer samt den fasta fornlämningen markerade. Karta: Sjöfartsverket bearbetad av Jim Hansson, Sjöhistoriska museet.

Resultat och diskussion

Resultat

I Tjustviken noterades endast yngre anläggningar och objekt. I samband med dykning vid landfästet mot Trägårdsviken intill Kihlsviken framkom en fast fornlämning i form av en fartygslämning ca 60 meter från land och på fem meters djup (fig. 3).

Fartygslämningen var skadad av muddringen som genomförts för att jämna till botten inför sjöförläggningen (fig. 4).

Fartygslämningen är ca sex meter lång och två meter bred. Merparten av skrovet ligger under botten och har ursprungligen endast syns genom att några spanttoppar stuckit upp (fig. 5).

I samband med muddringen har delar av lämningen frilagts och flera fartygsdelar ligger nu löst i området. En av dessa löst liggande fartygsdelar, en akterstäv, samlades in för årsringsdatering vid den första undersökningen. Denna lades tillbaka på fartygslämningen efter provtagning och dokumentation.

Fartygslämningen är klinkbyggd och bordläggningens plankorna är mellan 22 och 23 centimeter

bredda. Bordläggningen är sammanfogad med trädymlingar mot spanten. Stävorna är branta och med en uthuggen spurning för bordplankorna. Spunningen har ett trappstegsliknande utseende (bilaga 3). Tre s.k. håar – årtullar – påträffades där en fortfarande satt på plats i styrbords reling (fig. 6). Bordläggningen är tätad med tvåslaget tjärat drev – sannolikt av nöthår.

Ett större parti av styrbordsidan ligger intakt och skyddad under bottensedimenten till skillnad från babordssidan som i stort sett är borta. Bordhalsarna som påträffades var till synes täljda. Detta är en metod som härstammar från en mer primitiv båtbyggartradition då inte teknik fanns att basa rakvuxet virke; dessa täljdes istället ur vridvuxna stockar för att passa in i ett strömlinjeformat skrov (Hasslöv 2005:8).

Bottenstockarnas bredd varierar mellan sju och nio centimeter och är fastsatta i den t-formade kölen med trädymlingar. Avståndet mellan bottenstockarna varierar mellan 55 och 60 centimeter i fören och ca 35 centimeter i aktern. Kölens största



Fig. 4. Fartygslämning i Kihlsviken. På bilden syns ett av skakten där lämningen tydligt skadats. Om det är muddrings-skador eller skador från mudderverkets stödben är osäkert. Foto: Jim Hansson, Sjöhistoriska museet.



Fig. 5. Babords bottenstockar samt den t-formade kölen. Foto: Jim Hansson, Sjöhistoriska museet.

bredd är 19 centimeter. Det finns inget synligt kölsvin, men troligen har fartyget både rots och seglats. Materialet verkar vara genomgående i ek.

Inga synliga fynd som är daterbara kunde noteras. Sannolikt ligger artefakter kvar i sedimenten då lämningen tolkas som förlist på öppet vatten.

De dendrokronologiska resultaten visar att det är sannolikt att fartyget byggts med virke som fällt tidigast 1643 och senast 1663.

Diskussion

Flera av de skeppstekniska detaljerna talar för en äldre skeppsbyggnadstradition: urtagen i stävorna, infästningarna för bordläggning, håarna och den t-formade kölen. Troligen var detta en båt som användes till fiske. Närheten till Kihls herrgård och Fiskartorpet gör det troligt att fartyget hört till någon av dessa byggnader. Båtar av denna typ är ovanliga i arkeologiska sammanhang och lämningen kan därigenom ge nya bidrag till kunskapen om framför allt den nordiska båtbyggartraditionen. Att fartyget är förlist ökar också det vetenskapliga värdet då det härigenom finns stora möjligheter att finna rester efter last och utrustning vilka kan sättas in ibland annat större sociala och ekonomisk-historiska sammanhang.



Fig. 6. Hå på styrbords reling. Foto: Jim Hansson, Sjöhistoriska museet.

Referenser och tekniska uppgifter

Tryckta källor

Hasslöf, O. 2005. *Båtar med täljda bord samt arkeologiska båtfynd och levande tradition*. Båtdokgruppen AB (utgiven första gången 1953 i årsboken Västerbotten). Skärhamn.

Jansson, A.E. 1946. *Boo sockens historia*. Svenska tryckeriaktiebolaget Stockholm.

Kartor

Sjökort 6211, Sjöfartsverket spridningstillstånd
Dnr 010305-10-03027.

Historisk karta 1854, Lantmäteriet.

Tekniska och administrativa uppgifter

Statens maritima museers dnr: 489/06-51

SMM projektnummer: 14062009

Länsstyrelsens dnr: 431-08-52364

SMM projektledare: Jim Hansson, Statens maritima museer

Fältansvarig: Jim Hansson

Orsak till undersökningarna: Sjöförläggning av vatten och avloppsledning

Uppdragsgivare: Värmdö kommun

Undersökningstyp: Särskild arkeologisk utredning

Undersökningstid: 3 december 2008

Plats: Baggensfjärden, Stockholm

Kommun: Nacka och Värmdö kommun

Län: Södermanland och Upplands län

Landskap: Södermanland och Uppland

Socken: Boo och Gustavsberg socken

Koordinatsystem: RT 90 (2,5 gon V)

Vattendjup: 0–5 m

Deltagarförteckning; SMM

Personal i fält: Jim Hansson, Mikael Fredholm,
Patrik Höglund

Bilaga 1

Dendrokronologisk rapport

Nationella Laboratoriet för Vedanatomi och Dendrokronologi, rapport nr 2009:8

Hans Linderson

DENDROKRONOLOGISK ANALYS AV EN FARTYGLÄMNING VID BAGGENSFJÄRDEN,
”KILSVRAKET”, I SÖDERMANLAND

Uppdragsgivare: Statens maritima museer Box 271 31, 10252 Stockholm (ref. Jim Hansson)

Område: Stockholmsskärgård Prov nr: 55518-55520 Antal sågprover: 3

Dendrokronologiskt objekt: Fartyg ca 7–8 meter

Resultat

CATRAS Dendro nr	Prov Nr	Träd- slag	Antal radie/år	Splint (Sp) Bark (B) Vank. (W)	Datering av yttersta årsring i provet	Beräknat Fällningsår E (Efter) V (vinterhalvåret)	Trädets Egenålder uppskattn
55518	1	Tall	2/40	Nära W	(1643*)	(1643–1663)	100–130
55519	2	Ek	2/73	Sp 4 -W	Ej datering	-	120–150
55520	3	Ek	3/76	Sp 2 -W	Ej datering	-	100–140

Kommentarer till resultaten

Årsringsmaterialet för dendrokronologisk datering är svagt. Den högsta korrelationen mellan en referenskronologi, från Stockholmsområdet, och de undersökta proverna är från prov 55518, bordläggningssplank (vinda i aktern på babord sida).

Yttersta årsring	t-värde(korrelation)	GL(korrelation 50%=slump)
1643	5,8	72 (99,9%)
1284	5,1	70 (95 %)

*Eftersom antalet årsringar är så litet (40 st) måste det bästa förslaget anses som inte helt säkert (t-värde mindre än 5,0 bruka tyda på osäkra dateringar). Vi bedömde därför att ett stöd från en ¹⁴C-analys skulle kunna utesluta ett av förslagen.

¹⁴C-resultat kalibrerade åldrar (max och mini-värde) 30 ± 1 årsringar innanför yttersta i provet:

1 sigma år 1430–1620

2 sigma år 1415–1635

”Väntevärdet” är således år 1613, vilket inryms vid den snävaste marginalen (1 sigma). ¹⁴C dateringen avvisar följaktligen det äldre dendrokronologiska dateringsförslaget. Jag bedömer dateringen av yttersta årsringen i prov 55518 till år 1643 som sannolik.

Där utöver saknas ett okänt antal årsringar utanför yttersta årsring, vilket har bedömts som ringa.

Beräknat fällningsår är därför 1653 ± 10 .

De två ekproven, varav prov 55520 är löst liggande, bildar gemensamt en tidsserie på 107 år, de är således av relativt gemensam ålder och geografisk källort, dock ingen datering.

Bilaga 2

Planskiss

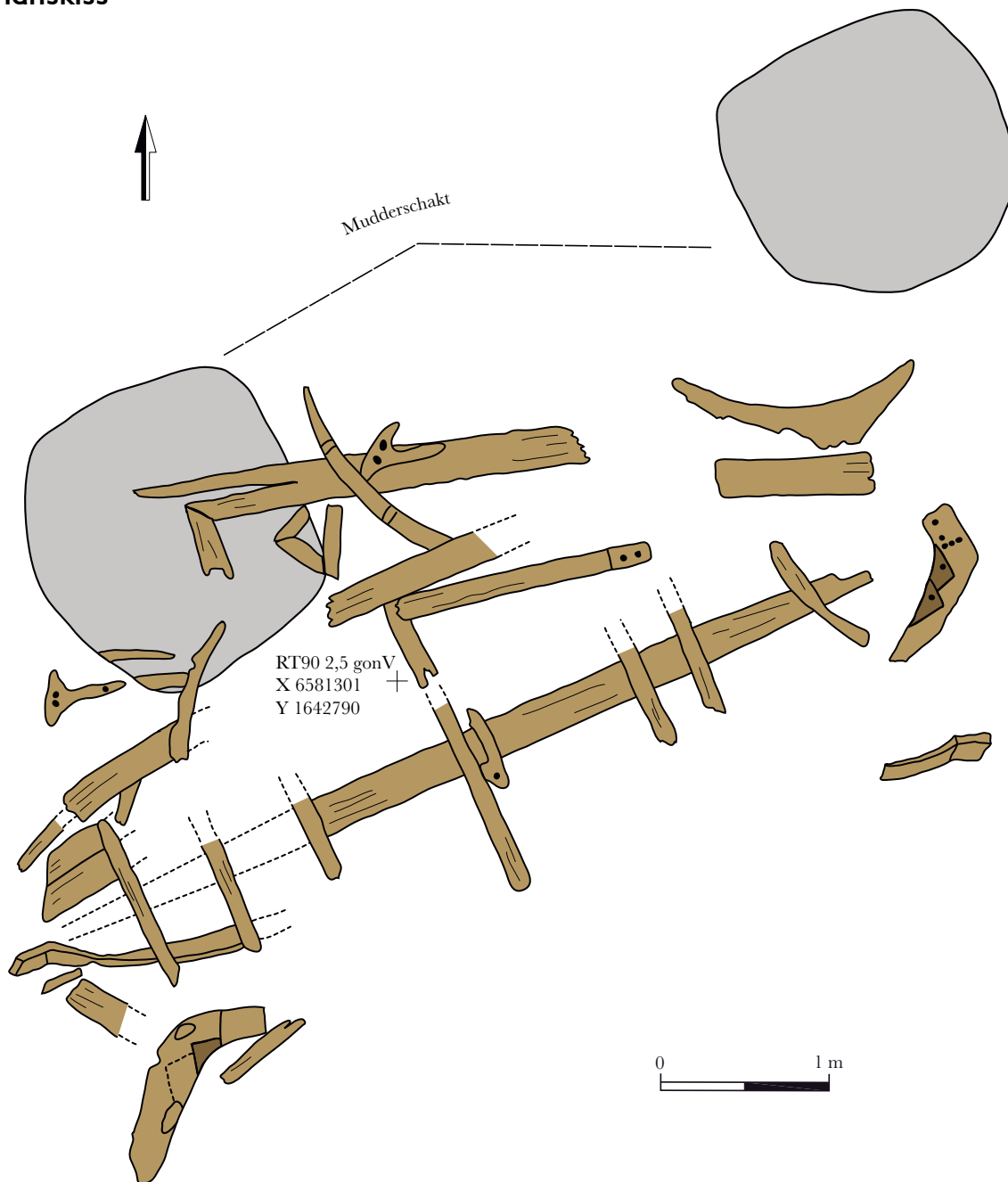


Fig. 6. Planskiss av Kihlsvraket. Jim Hansson, Sjöhistoriska museet, renritning Franciska Sieurin-Lönnqvist, Arkeobild. Skala 1:40.

Bilaga 3

Akterstäv

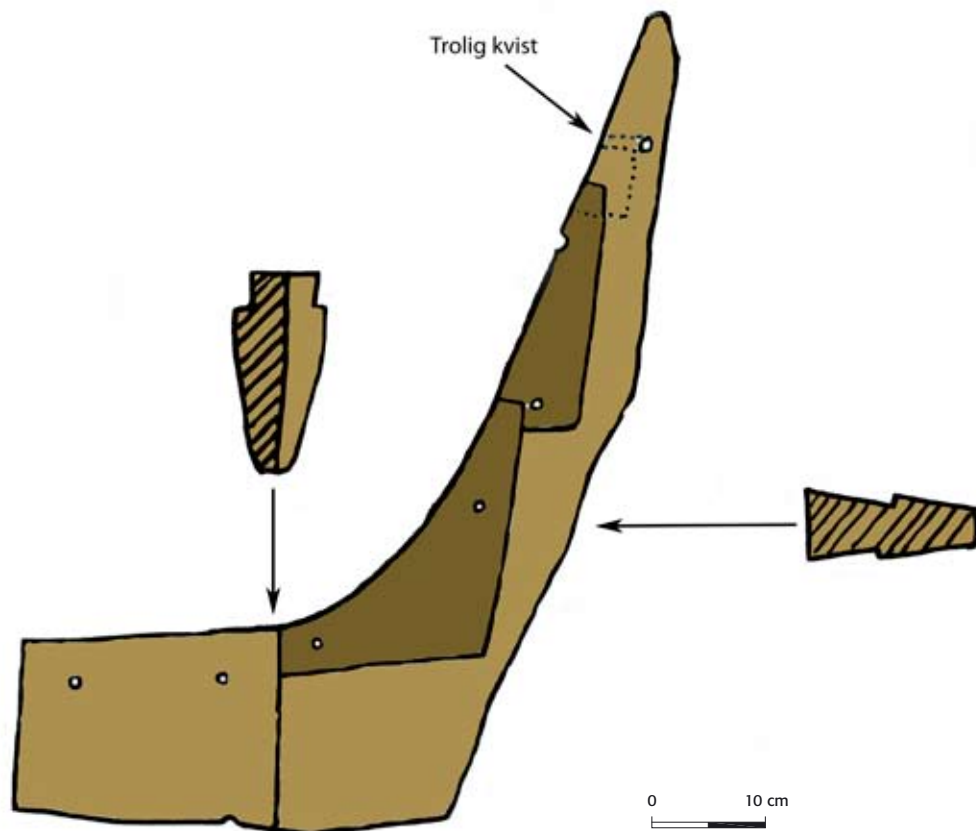


Fig. 7. Skiss av akterstäven, Kihlsvraket. Jim Hansson, Sjöhistoriska museet.