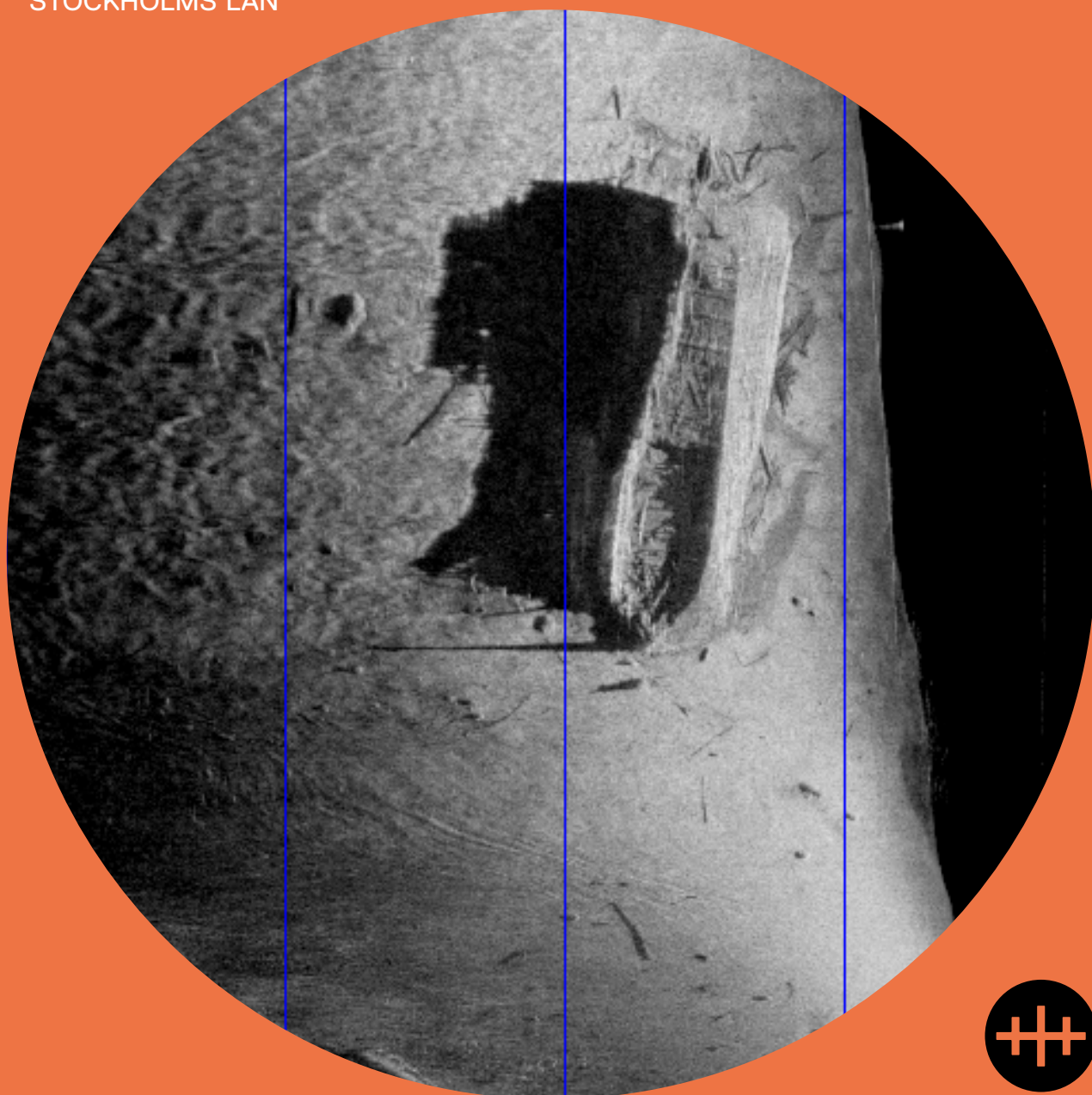


VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:11

ANNA MARIA

VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

L2013:4206/RAÄ DALARÖ 85
DALARÖ SOCKEN
HANINGE KOMMUN
STOCKHOLMS LÄN



VRAK
MUSEUM OF
WRECKS

GÖRAN EKBERG

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:11

ANNA MARIA

VÅRD- OCH SKYDDSPLAN

L2013:4206/RAÄ DALARÖ 85
DALARÖ SOCKEN
HANINGE KOMMUN
STOCKHOLMS LÄN

GÖRAN EKBERG

Vrak – Museum of Wrecks
en del av Statens maritima
och transporthistoriska museer

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

www.vrakmuseum.se
www.smtm.se

Statens maritima och transporthistoriska museer
är miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2019 Vrak – Museum of Wrecks

Vård- och skyddsplan
Arkeologisk rapport 2019:11

Layout: ETC Kommunikation
Omslagsbild: Side scan sonarbild Anna-Maria, SMTM

Tryck: Elanders Sverige AB 2019

Upphovsrätt, där inget annat anges, enligt Publik Licens 4.0 (CC BY),
<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>.
Lantmäteriets kartor omfattas inte av ovanstående licensiering.

Innehållet i denna vård- och skyddsplan är framtaget inom ramen för BALTACAR,
ett projekt i EU:s strukturfondsprogram Interreg Central Baltic.



INNEHÅLL

Introduktion	6
Observation	7
Undersökningshistorik	7
Kända arkeologiska data	15
Historisk kontext	17
Fyndplatsen	19
Analys	23
Läsbarhet	23
Kunskapsvärde	23
Tidskontext	24
Planering	26
Hotbilder	26
Lagskydd	26
Tillsyn/Övervakning	26
Bedömning och rekommendationer	28
Kulturhistoriskt värde	28
Lagskydd	28
Bevarandeåtgärder	28
Forskningsbehov	28
Referenser	30
Tekniska och administrativa uppgifter	31
Bilagor	32

INTRODUKTION

Denna rapport syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen och vrakplatsen för RAÄ Dalarö 85, flöjtskeppet Anna Maria i Dalarö hamn.

Rapporten är ett dokument som kan komma att revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genomförs och därmed nya kunskaper framkommer, men också om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartygsläm-

ningen observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd för bevarande och brukande.

OBSERVATION

UNDERSÖKNINGSHISTORIK

Fartygslämningen i hamnen i Dalarö har varit känd hos lokalbefolkningen åtminstone sedan 1950-talet då fiskare från orten berättade att de på platsen i Dalarö hamn ofta fastnade med sina fiskeredskap. Det är därför inte osannolikt att det var just fiskarnas uppgifter som var anledningen till att sportdykare under andra delen av 1950-talet undersökte platsen och påträffade fartygslämning-

en. En av de dykare som tidigt gjorde dykningar på platsen beskrev lämningen som en ointressant svart pråm från 1800-talet. 1957 kunde andra dykare berätta att den synliga delen av lasten bestod av ett mycket stort antal furuplank staplade på varandra i fartygets främre del (Petersen 1993).

År 1964 bärgades några få mindre fynd men året därpå bärgade dykare ett stort antal löst lig-



FIGUR 1. Föremål bärgade på 1960-talet. Foto: Carl Olof Cederlund, Sjöhistoriska museet/SMTM

gande fynd (figur 1) och konstruktionsdetaljer från lämningen, bland annat bråspelet (figur 2) med tillhörande pallbetingar, två bogankare, en däcksbalk, en mastfisk, två maskaroner (skulpturala ornament i form av ansikten), bordläggningsplanor, garneringsplankor, ett brandskadat lavetthjul, diverse block m.m. Bråspelet fanns under en tid upplagt i en villaträdgård i Dalarö. De bärgade fynden och konstruktionsdetaljerna dokumenterades, bland annat med foto, av personal från Sjöhistoriska museet i Stockholm.

Lämningen i Dalarös hamn hade under flera år varit känd i folkmun under namnet Saltskutan och den allmänna uppfattningen hos ortsbefolkningen var att det rörde sig om resterna av en pråm som hade sjunkit på grund av brand under den senare delen av 1800-talet. Pråmen sades ha varit lastad med salt varför den fått namnet Saltskutan, ett namn som ännu idag stundtals används om lämningen.

År 1967 gjorde sportdykare iakttagelser som indi-

kerade att fartyglämningen skulle ha förlist under tidigt 1700-tal. Det framgår inte av informationen i Fornsök och SMTMs arkiv exakt vilka iakttagelser som dykarna gjorde men det är sannolikt att de bärgade fynden kan ha varit en bidragande orsak till åldersbedömningen.

År 1973 genomfördes en mindre undersökning av fartyglämningen i samband med att en marin-ärkeologisk kurs hölls för ett tjugotal sportdykare. Kursdeltagarna dokumenterade lämningen genom mätning, fotografering och filmning. Deltagarna och de ansvariga för kursen drog slutsatsen att fartyget sannolikt sjunkit i början av 1700-talet. I två efterföljande tidningsartiklar berättades att kursens dykningar hade gjorts på en fartyglämning som sjönk på grund av en brand i början av 1700-talet (Västmanlands Läns Tidning 6 september 1973 och Sportdykaren nr 6, 1974). Det dokumentationsmaterial som sammanställdes under kursen överlämnades till Sjöhistoriska museet. Inte heller denna gång framgår det av den bevarade dokumentationen



FIGUR 2. Bråspelet i villaträdgården på Dalarö. Foto: SMTMs samlingar.



FIGUR 3. Siluetten av Anna-Marias förstäv. Foto: SMTM.

exakt vad som indikerade att fartyget brunnit och att det hade förlist i början av 1700-talet.

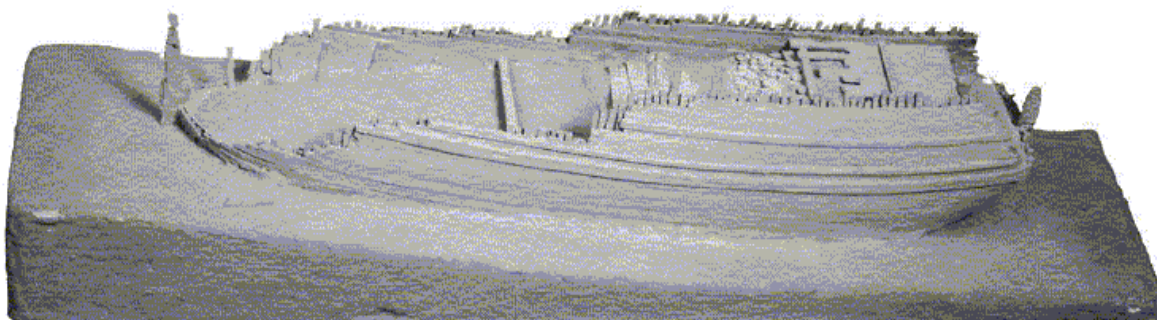
År 1984 formade en grupp sportdykare ett projekt som hade som mål att försöka lösa gåtan med det sjunkna fartyget i Dalarö hamn. Under åren 1984–1987 genomförde gruppen ett flertal arbetsveckor på platsen vilket resulterade i att fartygslämningen blev mycket väldokumenterad. Bland annat visade uppmätningen att fartyget varit cirka 38 meter långt och 8 meter brett och i ett tidigt skede av gruppens undersökningar blev det även tydligt att lämningen var kraftigt brandska-

dad. Däcket och de övre delarna av skrovets akterdelar var bortbrända.

Projektet omfattade förutom fältarbete på vrakplatsen även dokumentation av de föremål och skeppsdetaljer som bärgats vid tidigare dykningar samt även av en omfattande arkivstudie (Petersen 1987:293).

En närmare undersökning av fartygslämningens skrovform visade att skrovet hade stora likheter med en flöjts former och att fartyget var byggt i ek.

Under åren 1986–1987 uppmättes för- och akter-



FIGUR 4. Modell av Anna-Maria tillverkad av Harry Alopaeus. Foto: Britt-Marie Petersen, Saltskutanprojektet.

stäven samt ett antal tvärsektioner utmed styrbordssidan. Med hjälp av dessa fick gruppen en uppfattning av skrovets form och baserat på mätningarna byggde den finländske marinarkeologen Harry Alopaeus en modell av lämningen (figur 4).

Undersökningar av fartygets last visade att hon varit lastad med bland annat ett stort antal furuplank, men även med laggkärl av trä fyllda med

järnstavar. Från furuplankorna och från fartygets skrov togs ett flertal prover för en dendrokronologisk analys. Proven från skrovet gav inget daterande resultat. Däremot visade proven från furuplankorna att träden ur vilka plankorna sågats hade fällt tidigast sommaren 1708 (Dahlman, Kenas & Pettersson 1986, 1990).

Med de samlade undersökningsresultaten



FIGUR 5. Laggkärl under konservering. Foto Ingrid Hall Roth, SMTM.



FIGUR 6. Laggkärl med exponerat brännstål. Foto: Ingrid Hall Roth, SMTM.

kontaktade gruppen 1986 den finländske historikern Christian Ahlström och bad honom söka i de skrivna källorna från den aktuella tiden. Ahlströms efterforskningar resulterade i ett förslag på vilket fartyg det sannolikt var som låg strax utanför bryggan i Dalarö. I februari 1709 hade det svenska partrederiägda flöjtskeppet Anna Maria, byggt 1694 i Holland, sjunkit i Dalarö hamn efter en våldsam brand (Ahlström 1988). Fartyget hade legat infruset i hamnen då olyckan inträffade.

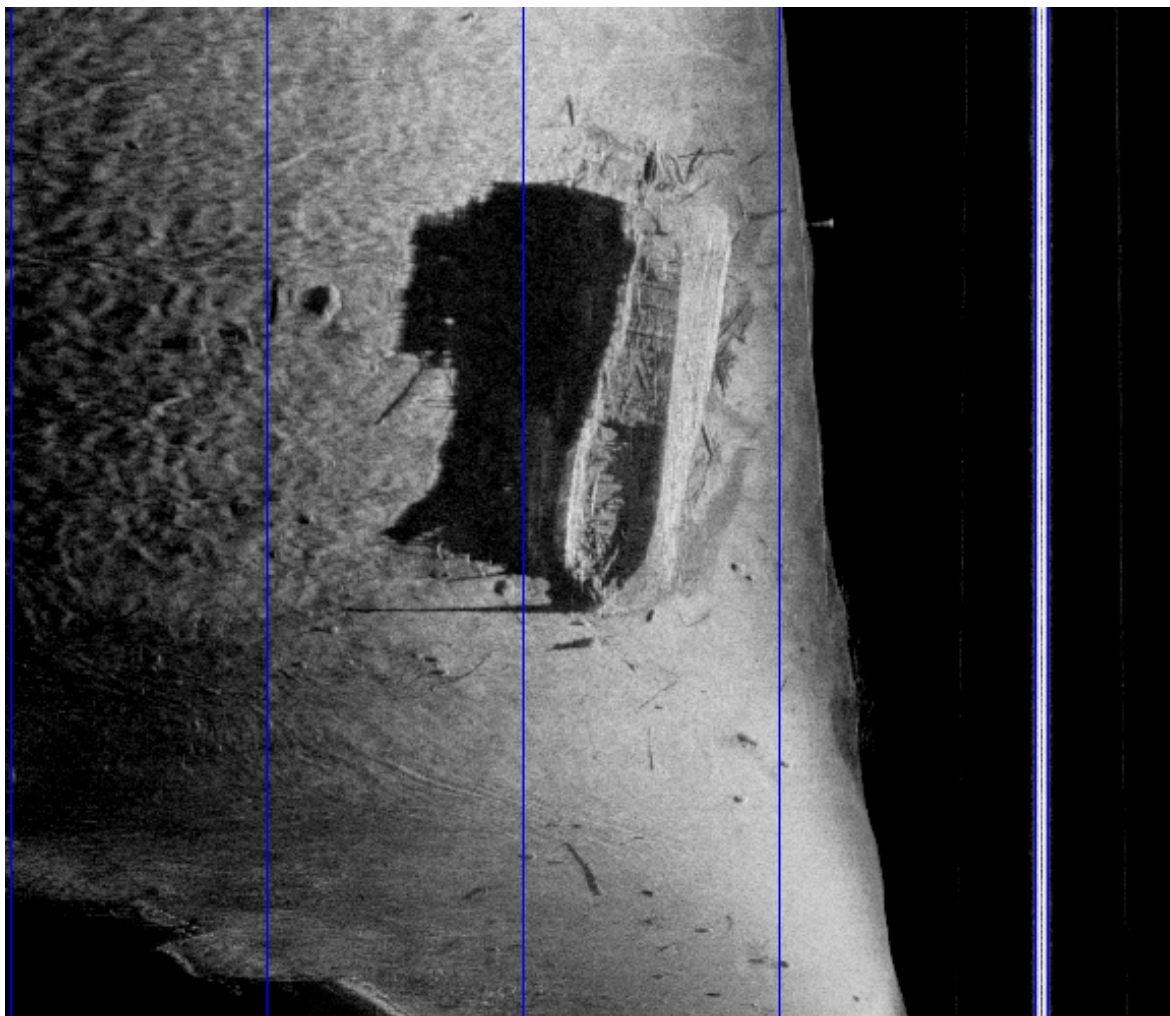
För att säkert fastslå att lämningen som gruppen undersökt under flera år verkligen var flöjtskeppet Anna Maria gjordes noggranna jämförelser mellan arkivuppgifterna och de resultat som framkommit vid undersökningarna. Under 1988 genomfördes dessutom en utgrävning av ett 3 x 2 meter stort område med laggkärl på babords sida

i den aktre delen av fartyglämningen. Syftet var bland annat att jämföra lasten i skeppet med de uppgifter som framkommit vid arkivforskningen. Vid 1988 års undersökning kunde gruppen konstatera att laggkärlen låg staplade i flera lager och var cirka 30 centimeter i diameter och 20 centimeter höga. Tre laggkärl bärgades för analys, som visade att innehållet bestod av stålstavar, så kallat brännstål (figur 5 och 6). Man hittade även rullar av koppar som en del av lasten, samt keramik, kritpipor, glas med mera som sannolikt utgjorde delar av besättningens tillhörigheter (Dahlman, Kenas & Pettersson 1990:4 ff). Alla jämförelser mellan undersökningsresultaten och arkivuppgifterna om fartyget indikerade tydligt att det var resterna efter Anna Maria som påträffats och dokumenterats.

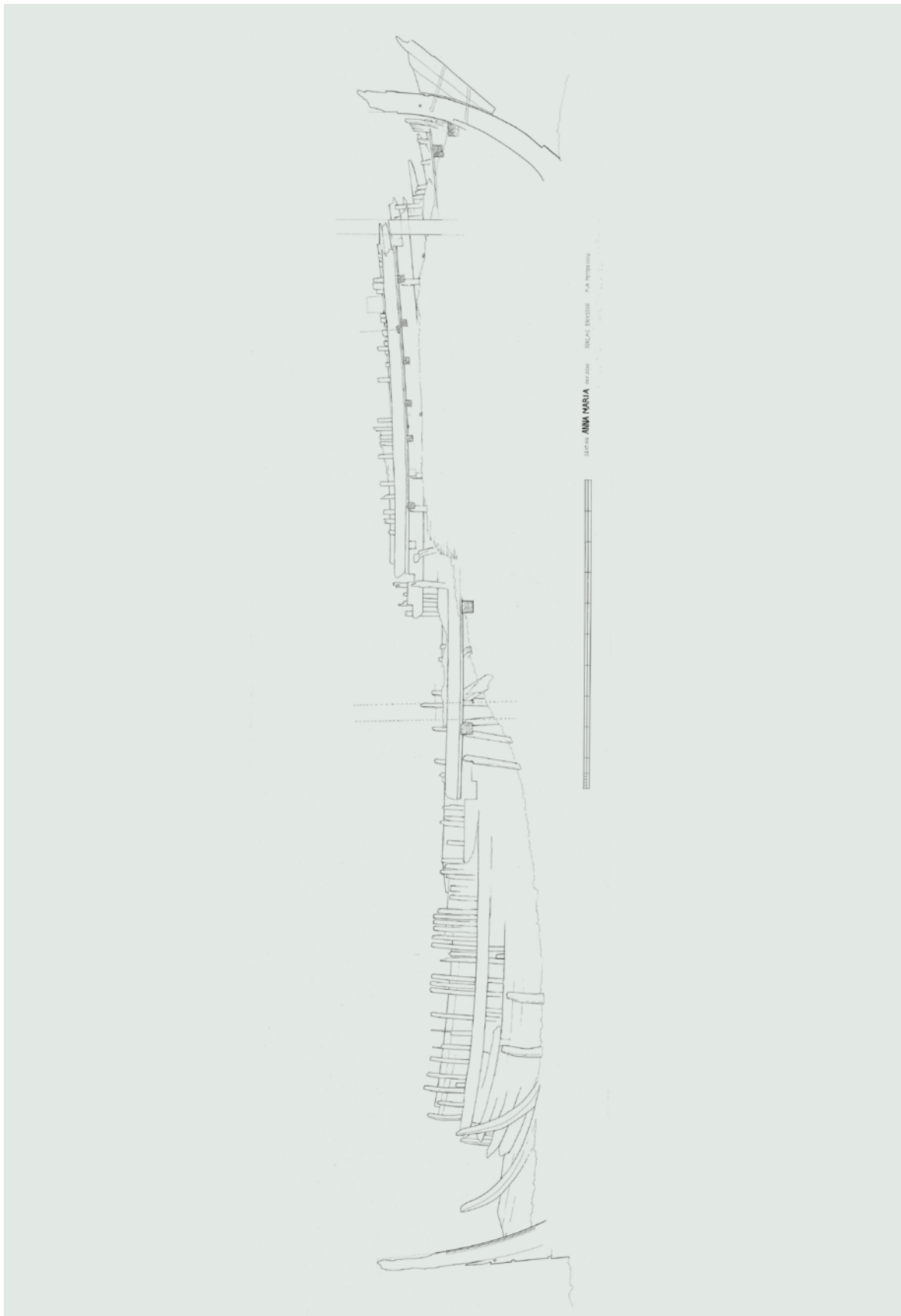
Under andra delen av 1990-talet genomförde dåvarande Arkeologienheten vid Sjöhistoriska museet en bottenkartering av vrakplatsen och med hjälp av en side scan sonar, ett sidotittande ekolod, dokumenterades fartygslämningen och dess närområde (figur 7).

Under två veckor i oktober 2010 genomförde Arkeologienheten en noggrann uppmätning av Anna Maria i syfte att säkra arkeologisk information och att ta fram underlag för en planerad

vård- och skyddsplan för lämningen. En viktig del inför upprättande av en sådan plan är att ha ett system för övervakning av framtida naturlig nedbrytning och eventuell mekanisk påverkan från bland annat sportdykning och sjöfart. Undersökningen resulterade därför även i en planritning över vrakplatsen, en profilritning av styrbord skrovsida (figur 8), upprättande av flera fotostationer samt en fotomosaik över hela skrovet i plan.



FIGUR 7. Side scan sonarbild av fartygslämningen. Bild: Göran Ekberg/Bert Westenberg, SMTM.



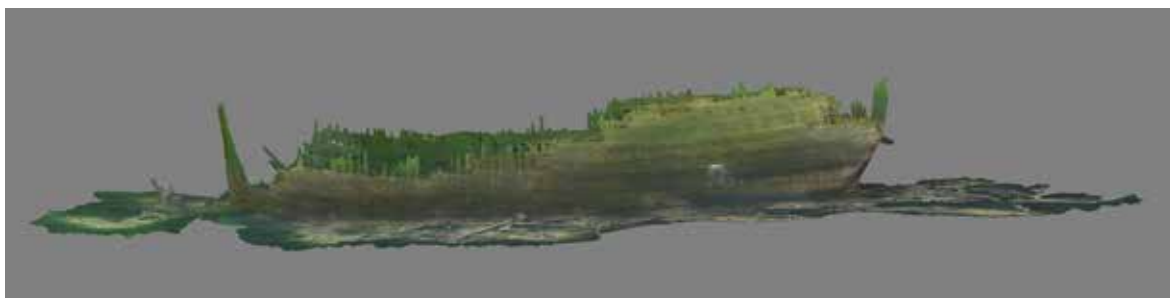
FIGUR 8. Profiliritning. Niklas Eriksson, SMTM

Under åren 2017–2019 deltog Kulturarvsenheten vid SMTM i EU-projektet Baltacar. En del av i projektet var att framställa digitala 3D-modeller av

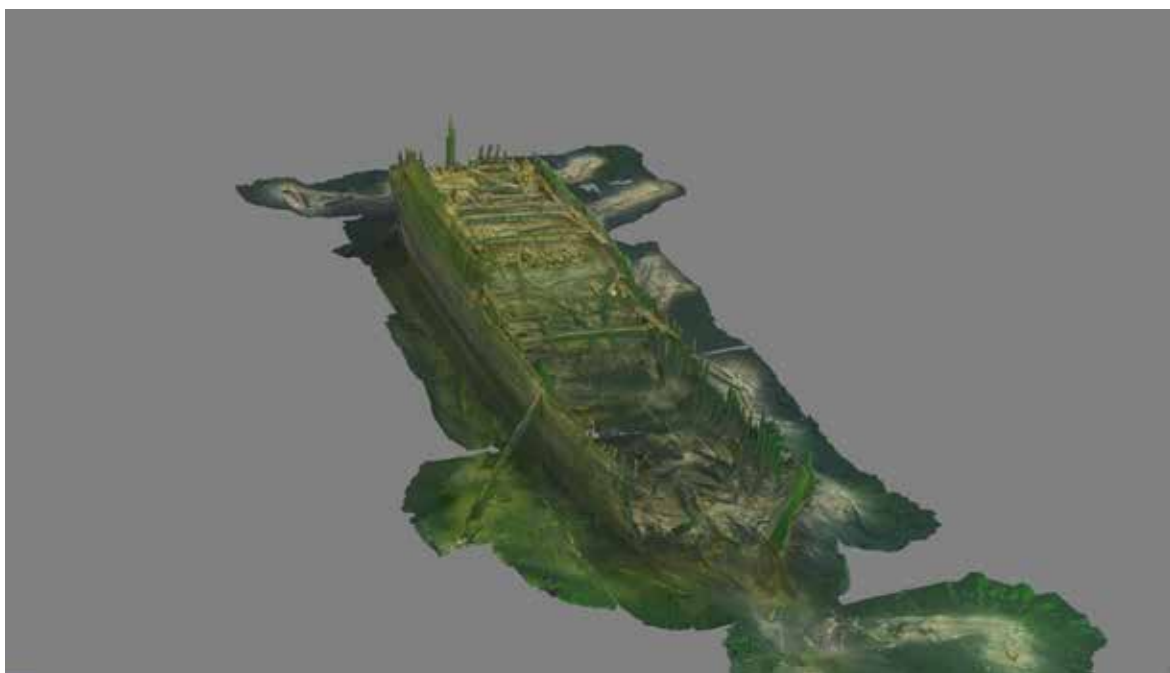
ett antal vrak i Stockholms skärgård. Anna Maria var ett av dessa och 3D-dokumenterades under 2018 (figur 9–11).



FIGUR 9. Profiliritning. Niklas Eriksson, SMTM.



FIGUR 10. 3D-modell av Anna Maria sedd från styrbord sida. Bearbetning: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 11. 3D-modell av Anna Maria sedd snett akterifrån. Bearbetning: Jim Hansson, SMTM.

KÄNDA ARKEOLOGISKA DATA

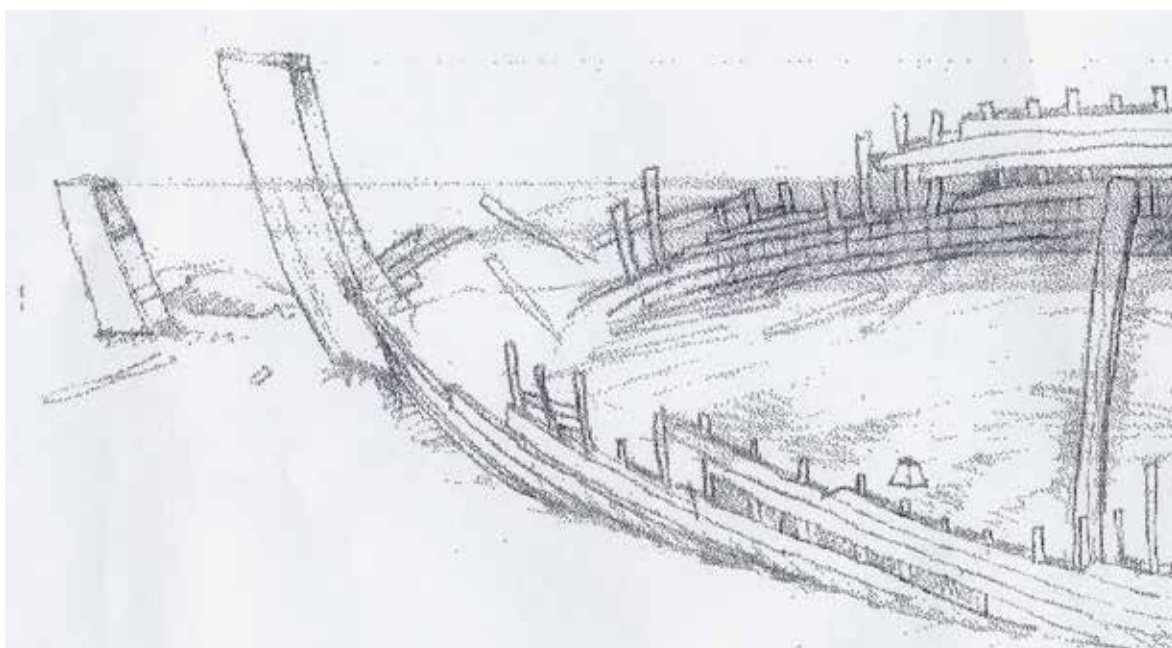
Fartygslämningen har mätts upp och dokumenterats vid ett flertal tillfällen. Informationen som presenteras nedan kommer huvudsakligen från den undersökning som Arkeologienheten genomförde i oktober 2010.

Lämningen efter flöjten Anna Maria är 38 meter lång och har en största bredd på åtta meter. Hon ligger på 15-22 meters djup, cirka 70 meter ut

från land, i nord-sydlig riktning med den relativt nedbrutna aktern i norr. Skeppsdelar och delar av bordläggningen ligger nerfallna runt lämningen, särskilt utanför styrbordssidan och skrovets förliga del. Nedanför förstäven ligger bland annat galjonstimret. Skrovet är byggt på kravell med bordläggning av ek. Tre kraftigare bordgångar, så kallade berghult, löper längs skrovsidorna, som är



FIGUR 12. 3D-modell av Anna Maria sedd snett förifrån. Bearbetning: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 13. Anna Marias akter med roder och akterstäv. Skiss: Niklas Eriksson, SMTM

bevarade upp till cirka sju meter från botten. Övre delen av sidorna och spanten (topptimren) lutar markant inåt. I främre delen av skeppet finns två däck delvis bevarade, det övre är huvudsakligen kraftigt skadat, men med en välbevarad del på babordssidan strax akter om fockmasten. Sju däcksbalkar på vilka däcket vilat finns i mer eller mindre ursprungligt läge. Det undre däcket slu-



FIGUR 14. En rulle av koppar, en del av Anna Marias last. Foto: Patrik Höglund, SMTM

tar cirka två meter för om midskepps och sträcker sig förut. På detta däck återfinns den omfattande planklasten. Akterstäv reser sig cirka sex meter upp och delar av rodret sticker upp ur botten-sedimenten strax utanför aktern (figur 13).

Spår efter branden som var en bidragande orsak till att fartyget sjönk kan iakttas över hela lämnningen, men i synnerhet i aktern som är kraftigt brandskadad. I akterpartiet ligger även många löst liggande timmer och konstruktionsdelar. Bland dessa finns en drygt tre meter lång bottenstock med klinkhak, troligen till en mindre båt som sannolikt inte tillhört fartyget. Strax framför den stora balken midskepps återfinns ena halvan av en mastfisk. I aktern finns även flera områden med rostkrustor, vilka kan vara rester av den stångjärnslast som skall ha funnits ombord enligt de påträffade arkivhandlingarna. Ytterligare spår av lasten är de cirka tio låga laggkärl som var synliga vid undersökningen 2010. Kärnen har stuvats mellan kattspår och liknande förstärkande intimmer i akterpartiet. I aktern påträffades också en kopparrulle, även den en del av lasten (figur 14). Omkring åtta meter för om akterstäv återfinns resterna av en kraftigt eroderad alpump, som sannolikt står i sitt ursprungliga läge (figur 15).



FIGUR 15. Alpump i ursprungligt läge. Foto: Jim Hansson, SMTM.

HISTORISK KONTEXT

Med hjälp av den arkeologisk dokumentation, resultaten från den dendrokronologiska analysen samt noggranna arkivstudier kunde Christian Ahlström 1986 identifiera fartyget som flöjtskeppet Anna Maria, byggt 1694 i Amsterdam och förlist 1709 i Dalarö hamn (Ahlström 1988:137). Anna Maria var cirka 38 meter lång och 8 meter bred, tremastad och tvådäckad. Hon byggdes på varvet "De Olifant" i Kattenburg i de centrala delarna av Amsterdam, under åren 1693–94, av skeppsbyggmästarna och bröderna Andries och Jacob Borst. Varvet där hon byggdes på låg för övrigt i samma område där många av de stora holländska ostindiefararna byggdes.

Anna Maria byggdes på beställning av en grupp av 15 skeppsredare och handelsmän från Stockholm. Gruppen hade gått samman i ett delägarskap, ett så kallat partrederi. Ett sådant ägande var ett enkelt och effektivt sätt att sprida risken med att äga fartyg. Delägarna var ägare till en liten del av ett fartyg. Om fartyget skulle förlisa eller på annat sätt skadas var den ekonomiska förlusten per ägare liten (Rönby & Adams 1994:83). Som ett exempel för att belysa systemet med partrederi kan nämnas att Claes Wittmark, en av ägarna till Anna Maria, år 1694/95 var delägare i 47 olika skepp (Heckscher 1936:591).

Anna Maria var ett så kallat flöjtskepp och är idag en av de största och mest välbevarade lämningarna efter ett handelsfartyg från 1600- och 1700-talen. Flöjten var en holländsk skeppstyp vars utmärkande drag var dess flata botten och ringa djupgående, rundformade akter, "inåtlutande" skeppssidor, så kallat tumble home, samt fartygets stora längd i förhållande till sin bredd. Just skrovet med sin rundade form med "inåtlutande" sidor var en av de faktorer som gjorde flöjten populär som fartyg vid östersjöhandel, bland annat då Danmark hade tullrätten vid Öresund och danskarna baserade tullens storlek på skeppets däcksbredd. (Cederlund 1988). Dessa tullbestämmelser slopade dock den danske kungen 25 år innan Anna Maria byggdes (Rönby & Adams 1994:85).

När Anna Maria i oktober 1694 var färdigbyggd gjorde hon sin jungfruresa till Setubal i Portugal med holländaren Jürgen Corneliussen som skeppare. I Setubal lastades fartyget fullt med salt som skulle transporteras till Stockholm. Anna Maria anlände enligt källorna till Helsingör den 18 juli 1695 med sin last av salt. Hon fick vid passerandet av Kronborgs slott stryka toppseglet och hissa flaggan för att hedra den danske kungen, ett

förfarande som alla passerande fartyg var ålagda att göra. Att passera Öresund innebar vanligtvis även att fartygen skulle erlägga en tullavgift till den danska staten. Anna Maria var dock på denna resa befriad från tullavgift. Hon fortsatte därför omgående sin resa mot Stockholm.

Vid Landsort kom lotsåldermannen Gabriel van der Heyde ombord för att hjälpa skepparen den sista svåra delen av resan in till Stockholms hamn där fartygets ägare ivrigt väntade på att få se sitt nybyggda fartyg och ta del av den last hon hade ombord. Efter att ha uppvisat vederbörliga intyg för representanterna från tullstationen vid Blockhusudden fick skepparen tillstånd att lasta av saltet och placera detta i redarnas förrådsbodar under Södra Berget. Efter sin jungfruresa kom Anna Maria att under en lång rad år göra ett stort antal resor ned till Medelhavet. Hon fraktade bland annat stångjärn till Cadiz, hämtade salt i Torre de la Matta och Setubal, samt levererade järn, koppar och bräder till bland annat Amsterdam.

Under en av sina resor till salthamnen Torre de la Matta på den spanska ostkusten, attackerades fartyget av turkiska piratskepp. Anna Maria, som var bestyckad med ett mindre antal kanoner, seglade vid tillfället tillsammans med handelsskeppet Stora Christoffer från Karlskrona. I rapporterna från händelsen står att läsa att de bägge skeppen "defenderade sig tappert mot twenne stoora turckar som dem med skam hade måst förlåta". Turkarna tvingades alltså fly och de svenska handelsfartygen kunde fortsätta sin resa. I striden mot de turkiska skeppen ådrog sig dock Anna Marias skeppare, Jürgen Corneliussen, skador som han strax därefter dog av i Cadiz. Han ersattes av en annan holländare, Jan de Haes.

1708 kom att bli det sista året som Anna Maria seglade ner till kontinenten. Hon hade i Stockholm under senhösten lastats med 116,2 ton stångjärn, 136 kaggar med brännstål till en vikt av 924,8 kilo och 46 skivor garkoppar (renad koppar) till en vikt av 1360 kilo. Lasten bestod dessutom av 848 tolfter furubrädor, vilket motsvarade 10 176 brädor. (Björkenstam 1987). Destinationsort på denna resa var Lissabon. Omständigheterna gjorde dock att hon aldrig anlände dit utan istället slutade sitt verk samma liv på 20 meters djup i Dalarö hamn.

Genom påträffade domstolsprotokoll framgår Anna Marias förlisningsförlopp på ett mycket tydligt sätt. När hon anlände till Dalarö i slutet av november 1708, på sin resa till Lissabon, lastad med bland annat stångjärn, insåg skepparen Leonard

Reichs att det var omöjligt att fortsätta resan. Den stränga kylan hade gjort att isen börjat lägga sig och när vinden dessutom låg på från fel håll togs beslutet att vinterlägga Anna Maria i Dalarö hamn. Där låg redan ett halvdussin skepp som hade råkat ut för samma öde som Anna Maria, bland annat skeppen Tyghuset, Svänske Lösen, Liljenberg och Förgyllta Freden (Ahlström 1995). Anna Marias skeppare lämnade fem man ur besättningen kvar på fartyget som vintervakter, resterande besättningsmedlemmar fick uppmaningen att resa tillbaka till sina hem i Stockholm. De fem vintervakterna var matroserna Philip Bewe, Erich Erson, Carl Sigfredsson och Petter Simonsson samt kocken Daniel Hindersson.

Vintern 1708-09 var osedvanligt kall, det var minusgrader långt ner i södra Europa (Rönby & Adams 1994:81). Kylan gjorde vakternas liv och arbete extra hårt. För att överhuvudtaget klara den stränga kylan eldades det friskt i kajutornas eldstäder, vilket var ett farligt inslag på dåtidens fartyg där elden snabbt kunde spridas. Vakternas nästan enda sysselsättning, förutom att ta hand om fartyget, var att sitta på den relativt varma krogen med de andra vinterliggarnas vakter och dricka det billiga öl som krogen kunde erbjuda sina gäster. Den ödesdigra dagen 6 februari 1709 förflöt till en början som vanligt. Männen hade hållit morgonbön och hade därefter satt fyr i den eldstad som fanns i kabyssen för att förbereda sin frukost bestående av strömming och gröt.

Efter frukosten, där dagens arbete hade planerats, gick Philip Bewe iland för att inhandla brännvin, fem skorpor och lite kött. Dagen innan hade Bewe varit över på middag hos kamrater på en annan vinterliggare, skeppet Tyghuset. Det blev då överenskommet att Bewe skulle bjuda igen den 6 februari. Fem personer var inbjudna, kocken och skepparens son från skeppet Tyghuset, hovmästaren Olow från skeppet Svänske Lösen, kocken på skeppet Liljenberg samt matrosen Johan Andersson Tång. Efter att ha ätit och rakat varandra gick sällskapet upp till krogen. Besökaren Åmans Enkja som låg "två muskötskott" från hamnen. Anna Marias fyra övriga besättningsmedlemmar lämnades kvar på fartyget med en sista förmaning från Bewe.

- Var aktsam om elden!

Av de fyra var det bara Hindersson som deltagit i middagen. De övriga tre hade inte haft råd. Erson och Sigfredsson hade till och med lämnat skeppet för att gå på krogen under tiden bjudningen hade pågått.

Dessa två hade efter återkomsten till skeppet stannat ombord endast en timme efter att Bewe och hans sällskap hade gått, innan de återvände

till den varma krogen. Simonsson hade värmt upp och ätit lite stockfisk, medan Hindersson hade tagit hand om den disk som Bewe och hans sällskap lämnat. När Simonsson var klar med sin måltid och disken var avklarad kratsade de två besättningsmännen ur elden och lämnade skeppet för att ansluta sig till de övriga på krogen. Där hade hela sällskapet druckit öl och samtalat i en timmes tid då ropet "Elden är lös" gengjöd från hamnen.

Vakterna från de andra fartygen hade upptäckt brandrök och omedelbart slagit larm. När kroggästerna springande med andan i halsen nådde hamnen kunde de snabbt konstatera att det var från Anna Maria som lågorna slog upp. Elden hade fått ordentligt fäste i det vedförråd som låg mellan kajutan och mesanmasten och när akterluckan öppnades vällde en tjock svart rök upp. De vakter som upptäckt elden hade försökt släcka den men inte ens med den snabbt tillskyndande hjälpen kunde fartyget räddas. Anna Maria försvann efter ett tag med ett väsande genom isen och lade sig tillrätta på hamnens sluttande botten.

Vid den rannsaking som hölls i maj 1709 ansågs de fem sjömännen ha försummat sin plikt då de alla hade lämnat skeppet utan att ha haft elden under uppsikt. Redarna som ägde Anna Maria bad dock, genom sina ombud, rätten att inte döma männen till straff som skulle leda till "nesa eller vanheder", men som dock skulle ge dem en viss näsbränna. Rätten förkunnade sina domar som så att Bewe, Erson, och Sigfredsson fick plikta för sin försumlighet med fyra dagars fängelse på vatten och bröd. Simonsson och Hindersson, som lämnat skeppet sist, fick sitt straff satt till åtta dagars fängelse på vatten och bröd. De utdömda straffen får väl anses som mycket lindriga i jämförelse med den skada som de trots allt hade orsakat.

*"Anna Maria
försvann efter ett
tag med ett väsande
genom isen"*

FYNDPLATSEN

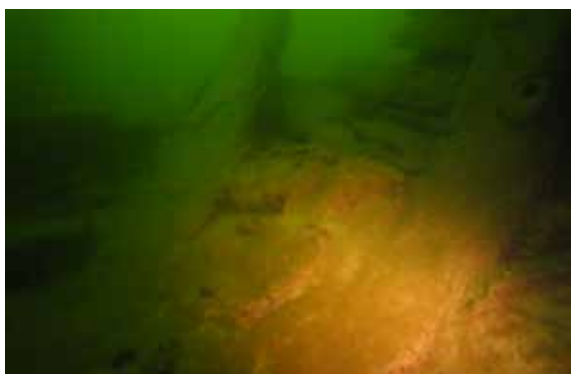
Stratigrafi

Sedimentationen på Anna Maria varierar. På den högre belägna förliga halvan av fartyget kan man tidvis påträffa ett tunt sedimentlager, vars omfattning varierar då de uppstickande delarna av fartyget påverkas mer av strömmar än delarna på det betydligt lägre akterpartiet. På botten i det utbrunna akterpartiet är sedimentationen kraftigare men lagrets tjocklek är inte känt. Upp mot babord insida i aktern finns en kontext med ett flertal trätunnor innehållande stålstavar, så kallat brännstål, samt en rulle kopparplåt. Vid två besiktningstillfällen, hösten 2009 och hösten 2010, noterades att sedimentlagret var tjockare första

året än året därefter vilket indikerar att sedimenttjockleken inte är konstant utan varierar beroende på strömmar och årstider (figur 17).

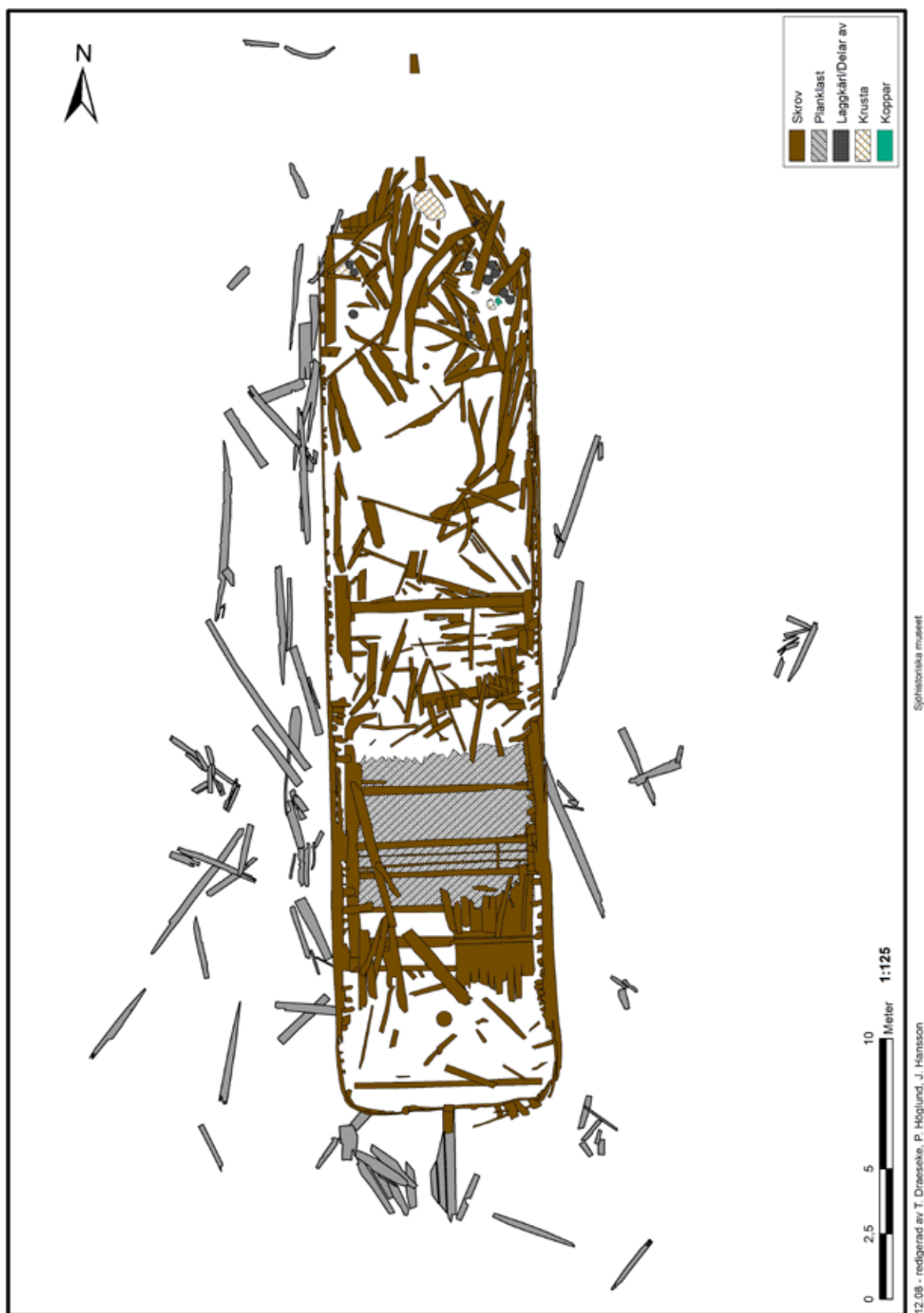
Fartygslämningens avgränsning

Vrakplatsen är mycket väl undersökt och avgränsad. Utanför det sammanhängande skrovpartiet ligger ett stort antal skeppstimmer som kan härledas till Anna Maria. Merparten av de löst liggande skeppstimren ligger utanför styrbords-sidan och som mest sträcker sig området med skeppsdelar cirka 15 meter ut från skrovets sidor (figur 16).



FIGUR 16. Kontexten med de tre tunnorna i aktern på Anna Maria. Bilden till vänster är tagen hösten 2009 och bilden till höger är tagen hösten 2010. Foto: Jens Lindström, SMTM.

Anna Maria



FIGUR 17. Planritning över Anna Maria och kringliggande skeppstimmer. Digital ritning: Trevor Draeseke & Patrik Höglund, SMTM.

Site formation process

Anna Maria kan anses vara en mycket välbevarad fartyglämning för sin ålder men är långt ifrån intakt. Det dramatiska förlisningsförloppet med en intensiv brand i fartygets akter delar förstörde det mesta av akterskeppet innan fartyget sjönk till botten. Hur mycket av de övre partierna på fartyget som förstördes vid branden är inte klarlagt. Då fartyget sjönk först när fartygssidorna i aktern brunnit ner till vattenlinjen borde det mesta av fartygets övre konstruktioner, som master, reling med mera ha förstörts, eller i alla fall påverkats kraftigt av elden innan fartyget gick till botten.

Eftersom branden startade i aktern och det var här som Anna Maria började ta in vatten är det sannolikt att aktern sjönk först. Att aktern först slog i botten vittnar delar av det upprättstående rodret om, vilket som sticker upp ur botten några meter bakom akterstäv. När Anna Maria sjönk landade förmodligen hela fartyget med rodret först ner i botten på cirka 20 meters djup och det är sannolikt att rodret brutits loss från akterstäv när resten av fartyget landade på botten och troligen gled ner några meter.

Den största orsaken till skador på Anna Maria innan det upptäcktes av dykare på 1950-talet, förutom de omfattande skador som orsakades av branden som sänkte fartyget, kan sannolikt härledas till fartygsankringar. Dalarö hamn är väl skyddat för mer djupgående vågpåverkan och då lämningen ligger så nära land får man anta att fartyg vid åtskilliga tillfällen av misstag ankrat i skrovet. Det stora antalet löst liggande skeppstimmer på botten utanför skrovet är sannolikt spår av ankring. Som exempel kan nämnas att det i juni 1991 slets loss en cirka sju meter lång däcksbalk från lämningen, med största säkerhet orsakat av ett ankrande fartyg.

En betydande åverkan gjordes på lämningen under 1960-talet när flera större skeppstimmer och andra föremål bärgades av dåtidens sportdykare. Vid utgrävningen i slutet av 1980-talet grävdes ett 3 x 2 meter stort schakt i fartygets akter vilket frilade tidigare väl skyddade miljöer.

Den intensiva sportdykning som bedrevs på Anna Maria under 1980- och 1990-talet påverkade vraket negativt och medveten skadegörelse, i form av bland egennamn och ord karvade i skeppsdelar, kunde konstateras. Övriga skador orsakade av sportdykning har dock inte varit lika lätta att överblicka då det inte funnits någon noggrann dokumentation av fartyglämningens status innan den intensiva sportdykningen på platsen påbörjades.

Bevarandeförhållanden

De goda bevarandeförhållanden som råder i Östersjön, med bland annat avsaknad av bormusslan *Teredo Navalis*, ofta kallad skeppsmask, innebär i allmänhet att kraftigt kravellbyggda fartyg bevaras relativt väl vilket Anna Maria är ett tydligt exempel på. Strömmar förekommer på platsen, men sannolikt inte i samma omfattning som på de två närbelägna fartyglämningarna vid Jutholmen (Jutholmsvraket) och Edesön (Dalarövraket). Lämningens skyddade läge inomskärs, nära land och på relativt stort djup, gör att de naturliga förutsättningarna för bevarande är goda. Inomskärs är vågornas och isens påverkan inte lika omfattande som utomskärs. De skador som uppstått på Anna Maria har sannolikt orsakats av medveten eller omedveten mekanisk påverkan, i form av sportdykning, ankringar, bärgningar och arkeologiska undersökningar.

Naturmiljön

Vraket ligger med aktern in emot land, vilande på en sluttande botten som har en lutning på cirka 10 %. Vid aktern i norr är vattendjupet cirka 15-16 meter och vid fören cirka 21-22 meter. Botten är i övrigt plan och består av lösa sediment som överlagrar en fastare sand- och lerbotten. Sikten på platsen kan variera men är oftast mellan två och tio meter. Sedimentationen varierar beroende på bland annat strömmar och årstider.

Tillgänglighet

Lämningen efter Anna Maria är mycket lättillgänglig då den ligger endast 70 meter från land (figur 18). Skrovet ligger dessutom parallellt med en lång betongbrygga varifrån avståndet till babord skrovsida är cirka 50 meter. Bottendjupet på vrakplatsen, 15-22 meter, är dessutom ett dykdjup som passar såväl erfarna som relativt oerfarna dykare.

Det lättillgängliga läget gjorde att Anna Maria var en av Stockholmstraktens populäraste dykplatser under 1980- och 1990-talen och flera hundra dykare kunde besöka henne under en helg. Detta resulterade i ett kraftigt slitage på lämningen och arga klagomål från ägare till omgivande fastigheter. Detta var en bidragande orsak till att Länsstyrelsen 1995 beslutade om ett generellt ankrings- och dykförbud vid vrakplatsen (Länsstyrelsens föreskrifter O1FS 1995:12/ O1FS 2001:138). Från förbudet undantogs enligt beslutet, anställda vid Riksantikvarieämbetet och Sjöhistoriska museet. Anna Maria ingår sedan april 2014 i Dalarö

Skeppsvraksområde och det generella dykförbudet hävdes i december 2017. Sportdykare tillåts återigen att besöka lämningen men endast genom att följa med på organiserade dykturfärder ledda av auktoriserade dykguider. Dessa dykguider ska ha genomgått en guideutbildning som arrangerats av Haninge kommun i samarbete med SMTM. Syftet med utbildningen har varit att ge guiderna större kunskap om fartygslämningar i allmänhet

och lämningar i Dalaröområdet i synnerhet samt hur man på ett hållbart sätt dyker på dessa. För att undvika ankringsskador på lämningarna i skeppsvraksområdet har vrakplatserna i de flesta fall markerats med fasta förankringsbojar där dykfartygen kan lägga till. På botten vid varje bojsten löper det sedan en insimningslina fram till den aktuella lämningen så att dykarna utan svårighet hittar fram till lämningen.



FIGUR 18. Flygfoto över Dalarö hamn och Anna Marias läge. Karta: Jens Lindström, SMTM.

ANALYS

LÄSBARHET

Läsbarheten av Anna Maria är hög då hon ligger helt exponerad på havsbotten. Den förliga halvan av lämningen är mycket välbevarad och förskeppet reser sig nästan åtta meter över omgivande botten. Som en konsekvens av den förödande branden är inte akterpartiet lika välbevarat men akterstävén står fortfarande upprätt i ursprungligt läge. Delar av lasten som Anna Maria var lastad med, trätunnor med järn, kopparplåt och furu-

plankor (figur 19), är fortfarande synlig men lösa föremål och riggdetaljer saknas eller ligger gömda i bottensedimenten. De flesta av de lösa föremålen bärgades sannolikt i mitten av 1960-talet. En del av dessa föremål finns i Sjöhistoriska museets samlingar medan andra är i privat ägo. Vad som olagligen bärgades under 1980- och -90-talen då sportdykningen på platsen var som intensivast är inte känt.



FIGUR 19. Planklasten. Foto: SMTM

KUNSKAPSVÄRDE

Anna Maria är en av ytterst få kända, bevarade representanter för en skeppstyp som var vanlig och av stor historisk betydelse för sin tid, flöjten, men som förutom genom några få vrak endast är känd genom avbildningar och texter. Det "frusna ögonblick" som vraket visar upp ger också en detaljerad inblick i ett faktiskt användningssammanhang med mängder av detaljer som inte återfinns i bilder eller texter (som ju till sin natur är översiktliga beskrivningar).

Med sitt stora och relativt välbevarade skrov kan Anna Maria bidra med värdefull information om skrovform, lastförmåga och disposition av utrymmen ombord, vilket tillsammans med det omfattande fyndmaterial som finns sammanställt (Petersen 1993), bidrar med stor förståelse för livet ombord på ett stort handelsfartyg runt sekelskiftet 1700. Dessutom finns en stor del av lasten, cirka 10 000 furuplankor, bevarad i den förliga halvan av fartyget. Med sina 38 meters längd representerar

Anna Maria ett av de största handelsfartygen som trafikerade Östersjön under det tidiga 1700-talet. Årligen har sannolikt ett mycket stort antal fartyg liknande Anna Maria passerat tullen i Dalarö och hon utgör en utmärkt representant för Dalarös och framförallt Dalarötullens historia, liksom för sin tids Östersjöhandel. Det enda som på land idag påminner om Dalarötullens historiska betydelse är det år 1788 uppförda tullhuset och Anna Maria utgör en betydelsefull historisk pendang till detta.

Känner man till historien bakom förlisningen tillför detta mycket till upplevelsen av lämningen, till exempel av de tydliga spåren efter branden i dess akter. Då Anna Marias identitet är känd vet vi vad hon hade för last när hon gick till botten. Lasten bestod i huvudsak av stångjärn och furu-plankor, en för tiden mycket typisk svensk exportlast, och Anna Maria är således även en god

representant för den svenska exporthandeln under sent 1600-tal och tidigt 1700-talet.

Sammanfattningsvis gör Anna Marias goda läsbarhet i kombination med det genom domstolsprotokoll välkända förlisningsförloppet, det lättillgängliga läget samt det omfattande arkeologiska fyndmaterialet lämningen till en ovanligt rik historisk-arkeologisk kontext med stort kunskapsvärde för kännedomen om sin tid, dess Östersjöhandel, skeppstyper samt om Dalarös och lokalområdets historia.

Tillsammans med de andra fartygslämningarna i Dalaröområdet lämpar sig Anna Maria även väl för att belysa de speciella bevarandeförhållanden som råder i Östersjön. Lämningen har stor potential att på ett pedagogiskt sätt lyfta fram Östersjöns unika kulturarv för en bredare publik och samtidigt göra det begripligt.

TIDSKONTEXT

Anna Maria speglar en omvälvande tid i Sveriges historia. När hon sjönk i Dalarö hamn 1709 befann sig Sverige mitt i det Stora nordiska kriget (1700–1721). När Karl XII tillträdde tronen år 1697 bestämde sig de riken som tidigare fått avträda land till Sverige att tiden var inne att återta det de förlorat och därmed inleddes kriget. I juni 1709 led den svenska armén ett förödande nederlag vid Poltava vilket innebar början på slutet för Sveriges tid som stormakt och fram till krigsslutet 1721 kom riket att minska avsevärt.

Sverige var kraftigt försvagat av kriget som dessutom hade lagt beslag på i stort sett alla arbetsföra män. Fattigdomen och nöden var stor vilket förvärrades av det stundtals stränga klimatet. Året efter Den stora frosten drabbade pesten Sverige med början i Stockholm och under sista halvan av 1710 dog inte mindre än 22 000 människor enbart i Stockholm vilket motsvarade 40 procent av huvudstadens befolkning (Västerbro 2016).

När Stora Sjötullen 1636 förlades till Dalarö fanns det sju svenska städer som hade tillstånd att bedriva handel med utlandet. Av dessa stapelstäder, som de kallades, var det bara Kalmar som hade öppen kust varför det för de sex andra orterna, Stockholm, Nyköping, Norrköping, Söderköping, Västervik och Göteborg, anordnades ett system med inloppsstationer för förtullning. Dalarö blev yttre tullstation för Stockholm, men även för Gävle som dock inte var en stapelstad vid

tillfället. Det innebar att alla fartyg med importvaror på väg till Stockholm eller till nordligare hamnar skulle passera Dalarö för att förtulla sin last (Ahlberg, 2005:11). Det första tullhuset byggdes 1640 och det nuvarande tullhuset stod färdigt 1788.

När sjötullen förlades till Dalarö blev platsen betydelsefull och ett mer eller mindre organiserat samhälle växte snabbt upp runt tullverksamheten. Kyrkoherde och kyrka, ett mindre träkapell, tillkom vilket även krogverksamheten gjorde. Delar av den nuvarande kyrkan är från 1652 (Ahlberg 2005:12). Krogar och gästgiverier var under långa tider en viktig del av det kommunikationssystem som fungerade på landsbygden, utmed vattenlederna inne i landet och längs kusterna. Tillgången till mat och logi var nödvändig för att kunna resa bekvämt och gästgiveriverksamheten blev därför en angelägenhet för staten.

Under andra hälften av 1600-talet och hela 1700-talet etablerades många krogar och gästgiverier i skärgården på uppdrag av staten. Vid sidan av de krogar och gästgiverier som stod under myndigheternas kontroll öppnades dessutom många lönnkrogar på öarna utmed de större segellederna genom skärgården (Virgin 1997).

År 1638 etableras Dalarö krog då Johan Ericksen, borgare i Stockholm, fick arrendera en byggnad i hamnen. Han hade fått ett kungligt privilegium för att driva gästgiveri och privilegiet innebar



FIGUR 20. Karta från 1672 som med ett ankare visar Dalarö hamn/redd. Jutholmen markerad med röd ring. I Dalarö syns även markeringen krog. Källa: Lantmäteriet.

även att ingen annan krog tilläts att etablera sig i samhället vid den här tiden. Krogen blev 1649 även gästgiveri med skjutsstation. Byggnaden, som inrymde krogen, låg nära kyrkan och brändes ner av ryssarna 1719. Krogen byggdes upp igen och krogverksamheten fortgick ända fram till 1890 då byggnaden som rymde gästgiveriet brann ner, tillsammans med ortens hotell och ca 25 andra fastigheter. Vid 1600-talets slut bodde 150–200 personer i samhället och gästgiveriet räknades som den största krogen i södra skärgården. Dalarö krog är den äldsta i skärgården som kan beläggas med historiska källor (Virgin 1997). Även på Jutholmen har det bedrivits krogverksamhet men här har krogen inte existerat så länge som inne i Dalarö samhälle. Krogen på Jutholmen etableras sannolikt under andra hälften av 1700-talet men upphör sannolikt före 1873. Inte heller på Jutholmen finns den gamla

krogbyggnaden bevarad. Mitt på ön finns dock en öppen plats som än idag kallas Krogargården. I Dalarös närområde har sjökrogar dessutom funnits på flera andra platser bland annat vid Smådalarö och Skinnardal på Ornö (Virgin 1997).

1656 uppförs Dalarö skans på den lilla ön Stockskäret just syd om samhället. Dalarö skans användes till och från ända fram till 1856 då militären lämnade ön och därmed skansen åt sitt öde. Skansen på Stockskäret har aldrig varit i strid, inte ens vid de ryska härjningarna 1719. De ryska styrkorna försökte istället ta sig in till Stockholm genom Baggenstäket, men på vägen dit lyckades man trots närheten till Dalarö skans bränna delar av Dalarö samhälle. Skansen spelade däremot en aktiv roll som bland annat nödhavn för de fartyg som råkat ut för allvarliga problem på sin resa till eller från huvudstaden.

PLANERING

HOTBILDER

Då Anna Maria ligger relativt grunt och nära land i en hamnmiljö är hon utsatt för flera hotbilder, framförallt ankring och dykning, men i viss mån även fiske. Riskerna med sportdykning har dock minimerats genom att all dykning på Anna Maria ska ske under kontrollerade former där alla dyk leds av en auktoriserad dykguide. Ankringshotet från dykbåtar har lösts genom att en förtöjningsboj lagts ut i anslutning till vrakplatsen. I övrigt gäller generellt dyk- och ankringsförbud i området vilket framgår av skyltar på land samt i sjökort.

Det lättillgängliga läget gjorde att fartygslämningen var ett mycket välbesökt dykmål under

1980- och 1990-talen, vilket resulterade i ett kraftigt slitage på lämningen och arga klagomål från ägare till omgivande fastigheter. Klagomålen och slitaget medförde att länsstyrelsen 1995 beslutade om ett generellt ankrings- och dykförbud vid vrakplatsen (Länsstyrelsens föreskrifter O1FS 1995:12/O1FS 2001:138).

För att undvika ankringsskador på samtliga fartygslämningar i skeppsvraksområdet har platserna markerats med fasta förankringsbojar där dykfartygen kan lägga till. På botten vid varje bojsten löper det sedan en insimningslina fram till den aktuella lämningen så att dykarna utan svårighet hittar fram till lämningen.

LAGSKYDD

Lagskyddet för Anna Maria (RAÄ Dalarö 85) är starkt. Hon ligger på svenskt territorialvatten och har status som fornlämning enligt Kulturmiljölagen (1988:950). Dessutom ingår Anna Maria sedan april 2014 i Dalarö Skeppsvraksområde och det tidigare dykförbudet har hävts. Sportdykare tillåts

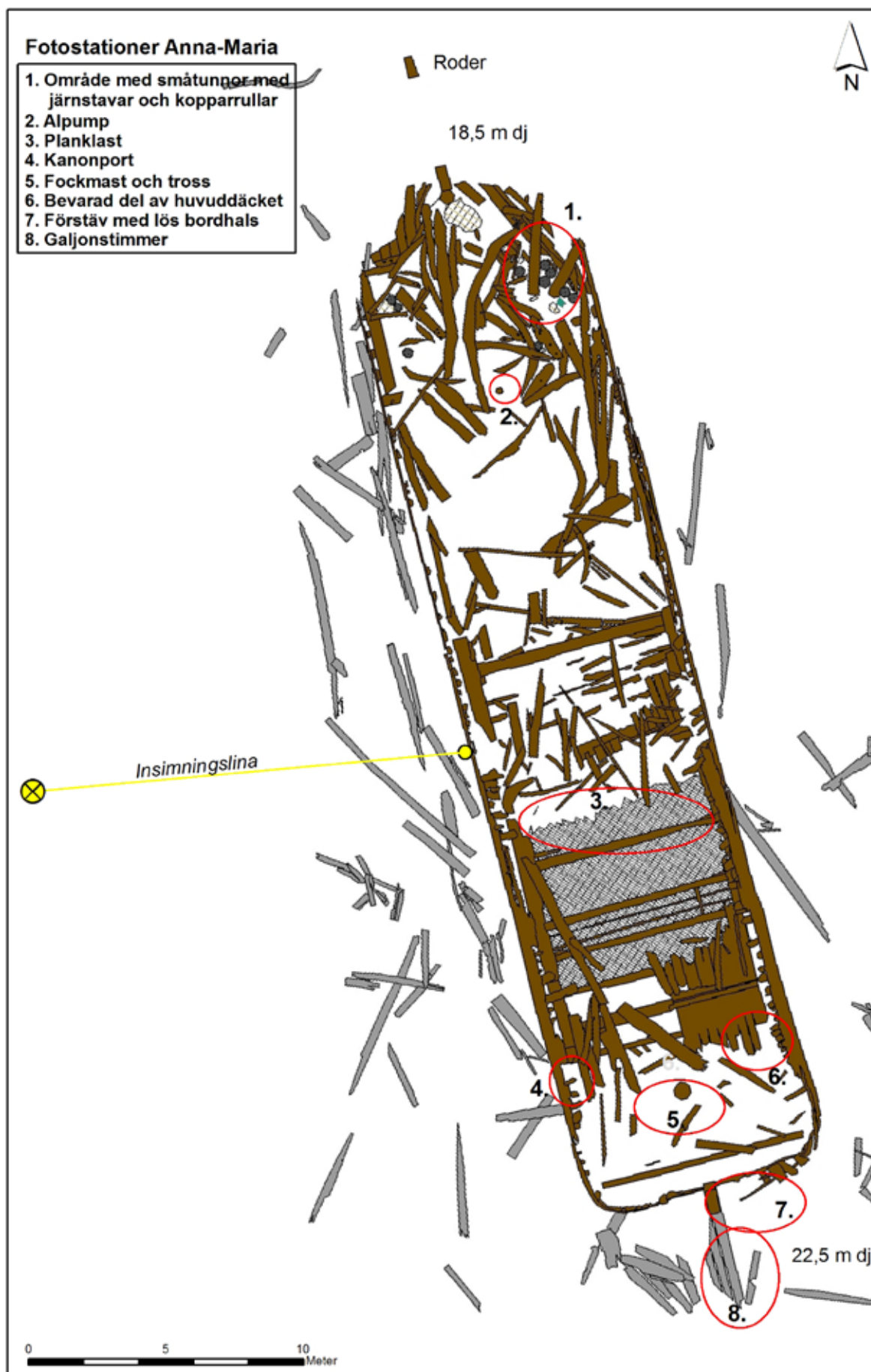
att besöka lämningen men endast genom att delta på organiserade dykturfärder ledda av auktoriserade dykguidar. Detta förfarande möjliggör att all dykning på lämningen sker under organiserade former och förändringar på vrakplatsen kan rapporteras löpande.

TILLSYN/ÖVERVAKNING

Det finns ingen formell övervakning av Anna Marias vrakplats. Men i och med att hon ligger nära land intill tätbebyggt område är det svårt att obemärkt dyka på platsen. Inom ramen för projektet Dalarö skeppsvraksområde genomförs regelbundna dykturfärder till Anna Maria och de andra fartygslämningarna i Skeppsvraksområdet. De auktoriserade dykguiderna som leder dykningarna är skyldiga att rapportera eventuella förändringar på lämningarna. Samtliga dykturfärdssarrangörer är skyldiga att ansöka om dyktillstånd hos Haninge kommun som i sin tur meddelar berörda myndigheter när dykningar ska

ske, bland annat Kustbevakningen och Sjöpolisen som känner till vrakplatsen.

Det är tänkt att Anna Maria minst en gång per år ska besiktigas av arkeologer från SMTM för att dokumentera eventuella förändringar. Detta görs dels genom videodokumentation dels genom stillbildsfotografering av i förväg utvalda fotostationer (figur 21). Det går dessutom att genom ett mindre antal mätningar avgöra hur den naturliga nedbrytningen fortgår då det på fartygslämningen finns ett flertal fixpunkter som kan kopplas till Web for Windows, ett dataprogram för inmätning.



FIGUR 21. Fotostationer på Anna Maria. Digital ritning: Trevor Draeseke & Patrik Höglund, SMTM

BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

KULTURHISTORISKT VÄRDE

Anna Maria är av mycket högt kulturhistoriskt värde, dock inte enbart beroende på att hon är en välbevarad fartyglämning. Vrakets goda läsbarhet i kombination med det genom domstolsprotokoll välkända förlisningsförloppet, det lättillgängliga läget

samt det omfattande arkeologiska fyndmaterialet gör lämningen till en ovanligt rik historisk-arkeologisk kontext med stort kunskapsvärde för kännedom om sin tid, dess Östersjöhandel, skeppstyper samt om Dalarös och lokalområdets historia.

LAGSKYDD

Lagskyddet för Anna Maria (RAÄ Dalarö 85) är starkt. Hon ligger på svenskt territorialvatten och har status som fornlämning enligt Kulturmiljölagen 1988:850. Dessutom ingår Anna Maria sedan april 2014 i Dalarö Skeppsvraksområde och det tidigare dykförbudet har hävts. Sportdykare tillåts

att besöka lämningen men endast genom att delta på organiserade dykturfärder ledda av auktoriserade dykguider. Detta förfarande möjliggör att all dykning på lämningen sker under organiserade former och förändringar på vrakplatsen rapporteras löpande.

BEVARANDEÅTGÄRDER

Fartyglämningen kan skyddas genom övervakning, tillsyn och/eller kontrollerad/reglerad dykning. För att tillgodose att den dykning som tillåts på platsen sker säkert och icke nedbrytande har en

förankringsboj placerats i anslutning till vrakplatsen. Dykningarna ska dessutom ske under översikt av auktoriserade dykguider.

FORSKNINGSBEHOV

Anna Maria är en av få bevarade representanter för det mer eller mindre industriellt betonade holländska skeppsbyggeriet under 1600- och 1700-talen. Sedan Anna Maria undersöktes på 1980-talet har en omfattande forskning kring det holländska skeppsbyggeriet genomförts (till exempel Lemée 2006, Maarleveld 1994). De lämningar som legat till grund för dessa studier har dock varit betydligt mer nedbrutna än Anna Maria, varför den senare har stark potential att bidra till en fördjupad insikt

i de metoder och strategier som legat bakom fartygstypen och hur den användes i sin tid.

Anna Maria är en av de största och mest välbevarade kända lämningarna efter ett handelsfartyg från 1600- och 1700-talen i världen. Med sitt stora och sammanhängande skrov kan lämningen bidra med värdefull information om skrovform, lastförmåga och disponering av utrymmen ombord, vilket tillsammans med det omfattande fyndmaterial som finns sammanställt (Petersen 1993),

kan bidra med ny förståelse för livet ombord på ett stort handelsfartyg runt sekelskiftet 1700.

Tillsammans med de andra fartyglämningarna runt Dalarö lämpar sig Anna Maria dessutom väl för att belysa de speciella bevarandeförhållanden som råder i Östersjön. Lämningen har stor potential att på ett pedagogiskt sätt lyfta fram Östersjöns unika kulturarv för en bredare publik och göra det begripligt.

Grundkunskapen om själva vraklämningen

måste anses som god då den är väl dokumenterad enligt samtida arkeologisk standard, vilket också gäller det material av arkeologiska fynd som finns från vraket. Det historiska källmaterialet i form av i första hand domstolsprotokollen är också väl genomgången. Därmed är det svårt att peka på något aktuellt *behov* av grundforskning. Som redan nämnts är dock lämningens sammantagna potential för fortsatt forskning av olika slag mycket stor på grund av kontextens rikedom

REFERENSER

Ahlström, C. 1988. *Flöjtskeppet "Anna Maria" från Stockholm (1694–1709)*. Sankt Eriks Årsbok. Stockholm.

Ahlström, C. 1995. *Spår av Hav, Yxa och Penna. Historiska sjöolyckor i Östersjön avspeglade i marinarkelogiskt källmaterial*. Finska Vetenskaps-Societen. Helsingfors.

Björkenstam, N. 1987. *Preliminary report of the Juffrouw Anna Marias cargo*. Karlstad.

Cederlund, C. O. 1988. *Flöjt. Longitude – tidskrift från de sju haven*. Nr 24.

Dahlman, S. Kenas, J. & Pettersson, P-A. 1986. *Projektet Saltskutan. Rapport från 1986 års marinarkelogiska undersökning av flöjtskeppet Anna Maria*. Stockholm

Dahlman, S. Kenas, J. & Pettersson, P-A. 1990. *Projektet Saltskutan. Rapport från 1988 års marinarkelogiska undersökning av flöjtskeppet Anna Maria*. Stockholm

Heckscher, E. F. 1936. *Sveriges ekonomiska historia från Gustav Vasa. Första delen. Andra boken*. Stockholm

Lemée, C. 2006. *The Renaissance Shipwrecks from Christianshavn*. Roskilde

Maarleveld, T. 1994. *Double Dutch Solutions in Flush-planked Shipbuilding, In Crossroads in ancient shipbuilding*. ISBSA 6. Oxbow Books, Oxford.

Petersen, B-M. 1987. *The Dutch Fluitship Anna Maria, foundered i Dalarö Harbour in 1709. International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*. Oxford.

Petersen, B-M. 1993. *Identifieringen av flöjtskeppet Anna Maria förlist i Dalarö 1709 – En modell för identifiering av vrak efter handelsfartyg under ny tid*. Uppsats i påbyggnadskurs i arkeologi. Stockholms universitet

Rönnyby, J & Adams, J. 1994. *Östersjöns sjunkna skepp*. Stockholm.

Sportdykaren nr 6 1974

Vestmanlands Läns Tidning 6 september 1973.

Västerbro, M. 2016. *Pestens år: Döden i Stockholm*. Stockholm.

Otryckta källor

Höglund, P. 2011. *Dokumentation av fartygslämningen Anna-Maria. Arkeologisk undersökning*. Statens maritima museer. Stockholm.

Länsstyrelsens föreskrifter O1FS 1995:12/ O1FS 2001:138

Riksantikvarieämbetets fornminnesregister. FMIS. www.fornsok.se

Dokumentationsmaterial: Allt dokumentationsmaterial och handlingar i ärendet förvaras hos Statens maritima och transporthistoriska museer.

TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers diarienummer: 5.3.2-2019-1465

Landskap: Södermanland

Län: Stockholms län

Kommun: Haninge

Socken: Dalarö

Lagskydd: Fornlämning, tidigare belagd med generellt dykförbud. Idag är det generella dykförbudet hävt och sportdykare tillåts återigen att besöka lämningen, dock endast genom att följa med på organiserade dykutfärder ledda av en eller flera auktoriserade dykguider.

RAÄ-nr: Dalarö 85

Vattendjup: Cirka 15-22 meter

Uppstick över sjöbotten: Cirka 7-8 meter

Position SWEREF 99 TM:

Förstäv	N 6559343	E 694705
---------	-----------	----------

Akterstäv	N 6559383	E 694701
-----------	-----------	----------

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) är en myndighet som består av Sjöhistoriska museet, Vasamuseet, Marinmuseum i Karlskrona och Järnvägmuseet i Gävle. Myndighetens namn var tidigare Statens maritima museer (SMM) och innan dess Statens sjöhistoriska museer (SSHM). Från 1964 har Sjöhistoriska museet ansvarat för myndighetens marinarkeologiska verksamhet. Det betyder att hänvisningar avseende text och bilder i denna rapport huvudsakligen riktas till Sjöhistoriska museet, men även myndighetens nuvarande och två tidigare namn används som hänvisning beroende på hänvisningens datering.

Revisionshistorik

Flöjtskeppet Anna Maria

Datum	Händelse	Namn
2014-09-10	Upprättande av	Jens Lindström
2017-05-05	Omarbetning	Göran Ekberg

BILAGOR

1. Fotostationer



Fotostationer på Anna Maria. Digital ritning: Trevor Draeseke & Patrik Höglund, SMTM

FOTOSTATION 1



Område med småtunnor med järnstavar och kopparrullar. Foto: Patrik Höglund, SMTM.

FOTOSTATION 2



Alpumpen. Foto: Patrik Höglund, SMTM.

FOTOSTATION 3



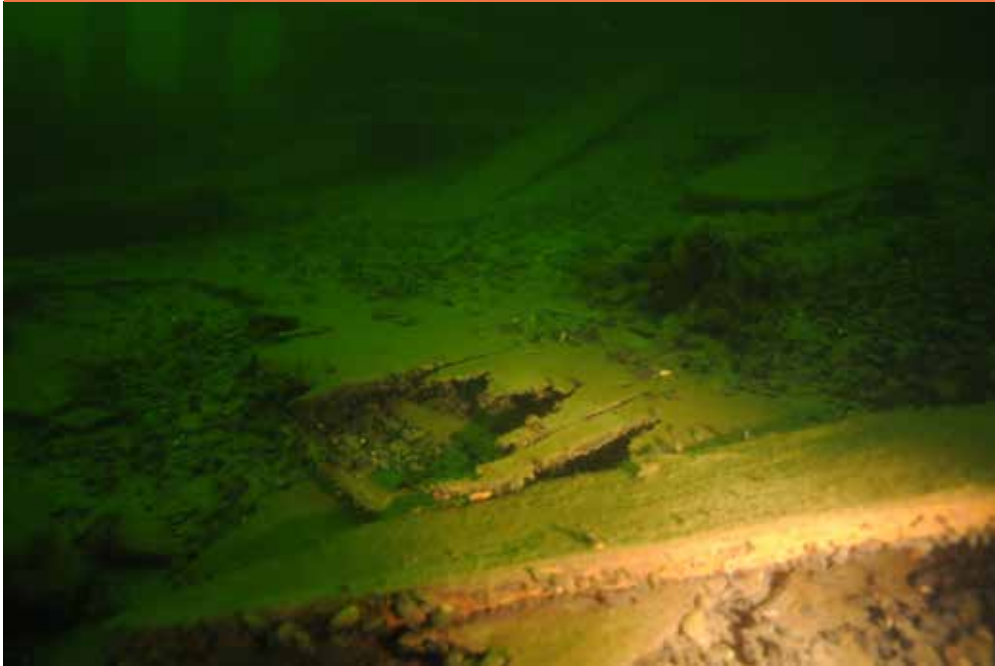
Planklasten. Foto: Patrik Höglund, SMTM.

FOTOSTATION 4



Kanonport. Foto: Patrik Höglund, SMTM.

FOTOSTATION 5



Fockmast och tross. Foto: Patrik Höglund, SMTM.

FOTOSTATION 6



Bevarad del av huvuddäcket. Foto: SMTM

FOTOSTATION 7



Förstäv med lös bordhals. Foto: Jens Lindström, SMTM.

FOTOSTATION 8



Galjonstimmer. Foto: SMTM.

ANNA MARIA

Statens maritima och transporthistoriska museer har gjort en Vård- och skyddsplan för en fartygslämning identifierad som flöjtskeppet Anna Maria, i Dalarö hamn, Haninge kommun. Rapporten, som syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen och vrakplatsen, är ett dokument som kan komma att revideras i framtiden, dels om nya undersökningar genomförs och därmed nya kunskaper framkommer, men också om förändringar som skadat och därigenom påverkar statusen för fartygslämningen observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för framtida forskning samt vara ett myndighetsstöd för bevarande och brukande.