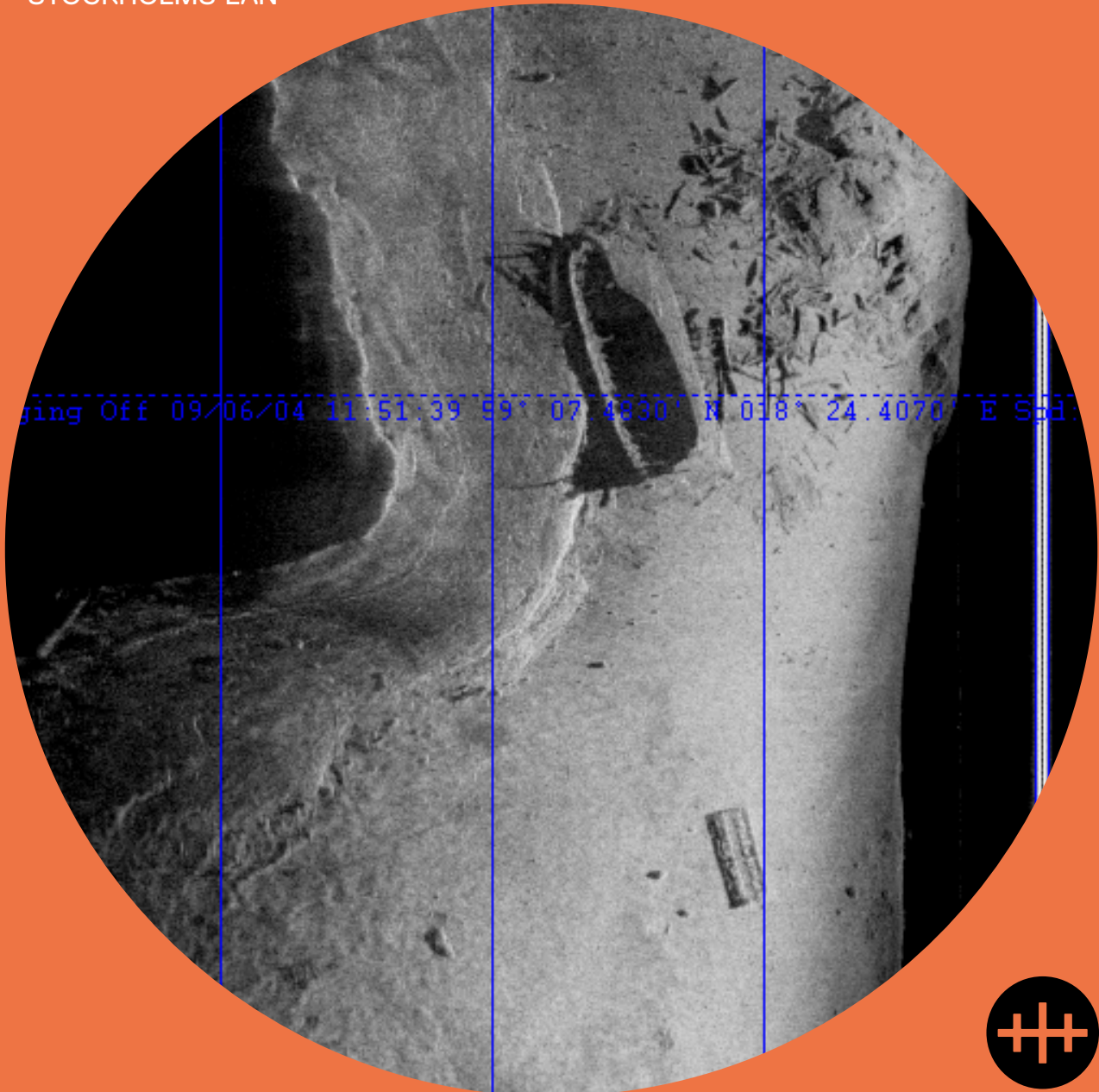


VRÅK MUSEUM OF WRECKS  
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:12

# JUTHOLMSVRÅKET

## VÅRD- OCH SKYDDSPÅN

L2013:4032/RAÄ DALARÖ 82  
DALARÖ SOCKEN  
HANINGE KOMMUN  
STOCKHOLMS LÅN



**VRÅK**  
MUSEUM OF  
WRECKS

GÖRAN EKBERG

en del av STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER



VRAK – MUSEUM OF WRECKS  
ARKEOLOGISK RAPPORT 2019:12

# JUTHOLMSVRAKET

## VÅRD- OCH SKYDDSPÅN

L2013:4032/RAÄ DALARÖ 82  
DALARÖ SOCKEN  
HANINGE KOMMUN  
STOCKHOLMS LÄN

GÖRAN EKBERG



**VRAK**  
MUSEUM OF  
WRECKS

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](http://www.vrakmuseum.se)  
[www.smtm.se](http://www.smtm.se)

Statens maritima och transporthistoriska museer är  
miljöcertifierade enligt ISO 14001.

2019 Vrak – Museum of Wrecks  
Arkeologisk rapport 2019:12

Kart- och ritmaterial: Sven-Olov Johansson, Niklas Eriksson  
Layout: ETC Kommunikation  
Omslagsbild: Side scan sonarbild Jutholmsvraket, SMTM  
Kartor © Lantmäteriet

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

<b>Introduktion</b>	<b>6</b>
<b>Observation</b>	<b>7</b>
Undersökningshistorik	7
Kända arkeologiska data	16
Historisk kontext	18
Fyndplatsen	20
<b>Analys</b>	<b>27</b>
Läsbarhet	27
Kunskapsvärde	27
Tidskontext	28
<b>Planering</b>	<b>30</b>
Hotbilder	30
Lagskydd	30
Tillsyn/Övervakning	30
<b>Bedömning och rekommendationer</b>	<b>31</b>
Kulturhistoriskt värde	31
Lagskydd	31
Bevarandeåtgärder	31
Forskningsbehov	32
<b>Referenser</b>	<b>33</b>
<b>Tekniska och administrativa uppgifter</b>	<b>34</b>
<b>Bilagor</b>	<b>35</b>

# INTRODUKTION

*Denna rapport syftar till att beskriva och förklara fartygslämningen och vrakplatsen, RAÄ Dalarö 82, just utanför fyren på ön Jutholmen i anslutning till Dalarö hamn.*

Vraket kallas vanligen Jutholmsvraket. Rapporten är avsedd att vara ett dynamiskt 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 på fartygslämningen observeras och rapporteras. Rapporten skall även kunna ligga till grund för

framtida forskning samt vara ett stöd för bevarande och brukande. Innehållet i denna vård- och skyddsplan baseras till stor del på den rapport som författades av Niklas Eriksson 2010 efter Statens maritima och transporthistoriska museers (SMTM) undersökning på platsen. Avsikten med undersökningen 2010 var bland annat att få ett bra underlag till en vård- och skyddsplan.

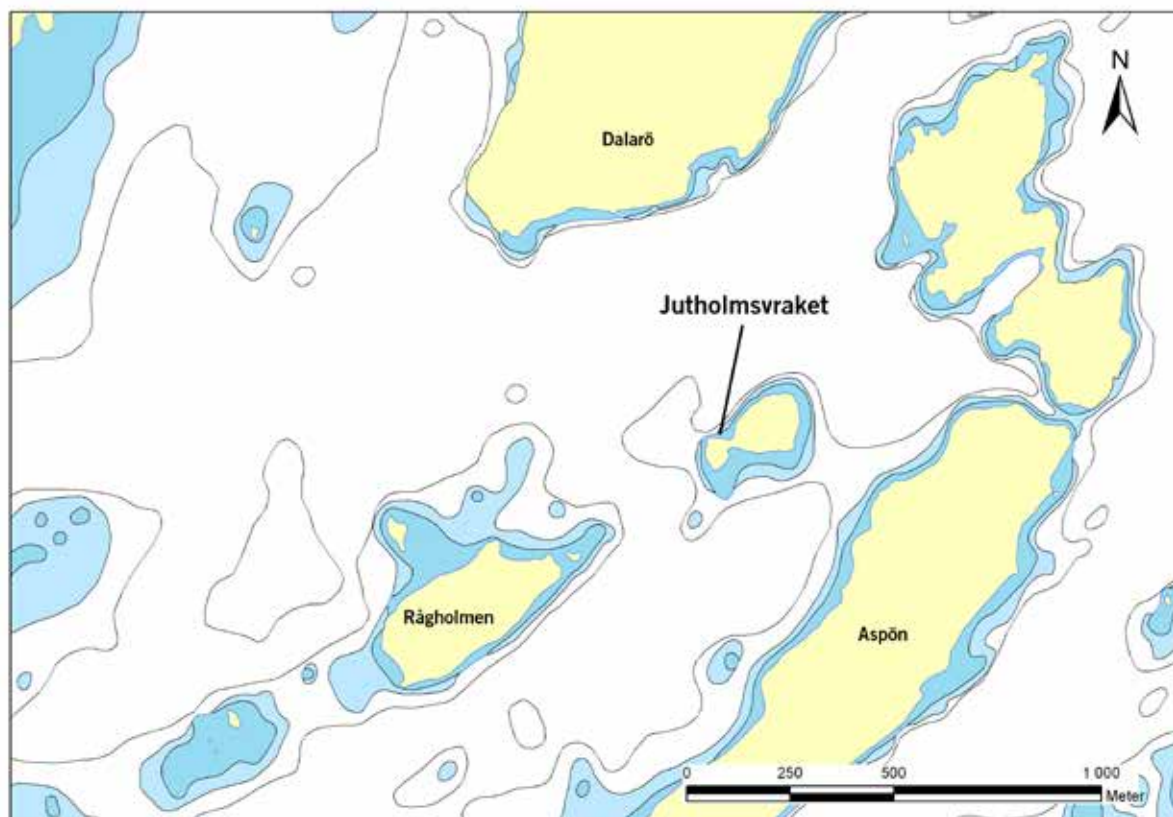
# OBSERVATION

## UNDERSÖKNINGSHISTORIK

När den 95-åriga Dalaröbon Oscar Ekblom, på våren 1965, berättade att han i sin ungdom hört talas om en fartygskollision i farleden intill den lilla ön Jutholmen just utanför Dalarö blev Sven Wahlström, även han från Dalarö, mycket intresserad. Wahlström tog kontakt med dykarna Sven-Olov Johansson och Erkki Tillman. Det framkom även att lokala fiskare på orten hade kännedom om ett

nätfäste, i form av ett vrak, utanför Jutholmen. Fiskarnas namn på vraket var Lyrvraket.

Wahlström och dykarna skaffade fram båtar och dykutrustning och gav sig ut för att leta efter fartyget som skulle ha sjunkit vid kollisionen. Gruppen startade letandet utanför fyren på Jutholmen och efter tre lodningar med hjälp av en tyngd i en lina fann de spår av svartek på lodet då det kom upp till ytan.



FIGUR 1. Karta med platsen för Jutholmsvraket markerad. Karta: Niklas Eriksson, SMTM.

Johansson och Tillman tog på sin dykutrustning och dök på platsen. Efter endast en kort dyk återvände de upp till ytan och rapporterade att de hittat vraket bara ett tiotal meter utanför fyren. Med sig upp hade de trädelar samt två flaskor som de påträffat på vraket. På så vis påträffades det vrak som blivit känt som Jutholmsvraket och redan i samband med upptäckten skedde alltså en bärgning av arkeologiska föremål från platsen utan att det gjordes en arkeologisk dokumentation.

Efter detta första dyk genomfördes ett stort antal dykningar ned till vraket och dykarna bärgade mängder av föremål av olika typ och materiel. Bland annat hittades mynt som senare kunde dateras till 1660-1685. Ganska snart kunde dock upphittarna även konstatera att andra dykare fått vetskap om vrakplatsen och gjort egna dykningar till vraket. Wahlström och hans båda kamrater kunde konstatera att ett flertal föremål försvunnit från platsen och sannolikt bärgats av andra dykare. Vrakplatsen blev hårt åtgången av bärgningar utförda utan arkeologisk dokumentation samt delvis vandaliserad. Ett stort antal av de föremål som låg kvar i och i anslutning till vraket rubbades, bärgades utan dokumentation och/eller blev helt eller delvis förstörda.

Wahlström, Johansson och Tillman rapporterade fyndet till myndigheterna, bland annat för att se till att inga andra dykare skulle bärga föremål från vraket. Sjöhistoriska museet fick en rapport om fyndet och gjorde en besiktning på platsen i juli 1966. Museets dykare kunde bland annat konsta-

tera att det rörde sig om ett kravellbyggt rundgattat fartyg cirka 25 meter långt och fem meter brett. Museets besiktning bestod huvudsakligen av en noggrann fotografering av vraket i avsikt att få ett bra underlag för att kunna planlägga en metodisk arkeologisk undersökning.

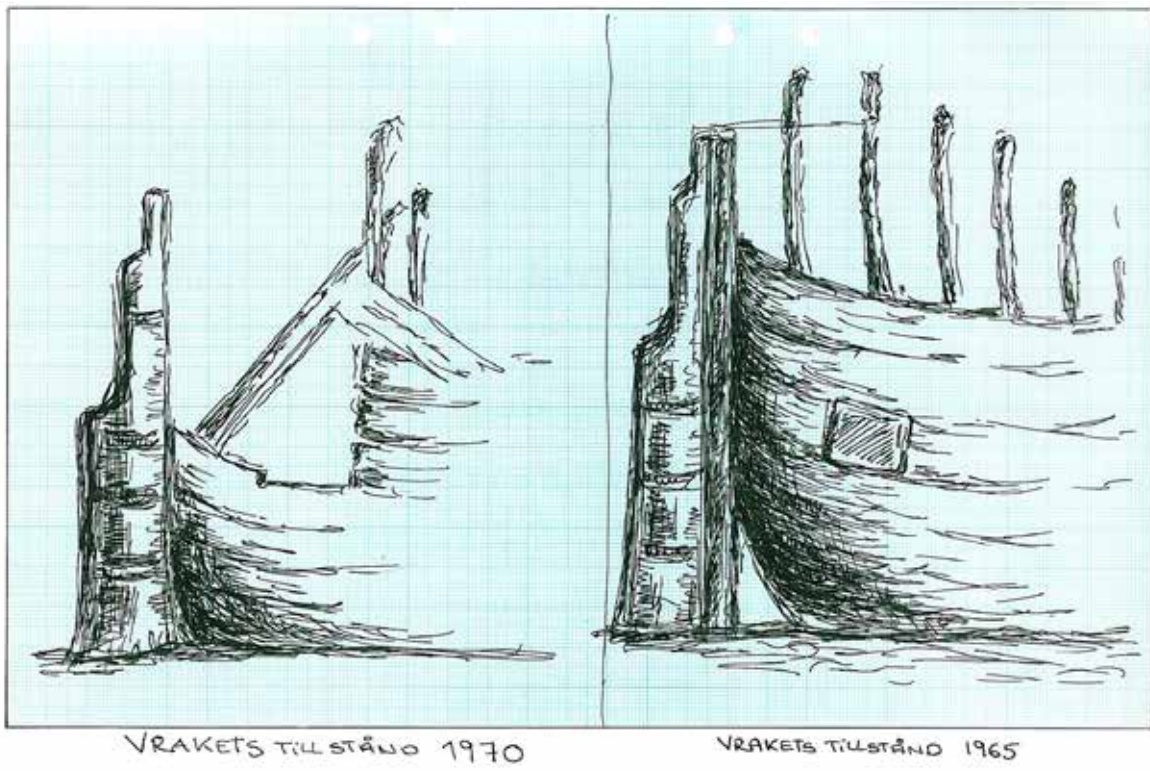
Det konstaterades även att skrovet var skört, i synnerhet i den aktre delen, och för att förhindra att det skulle kollapsa monterade Marinen 1969 in tre tvärskepps förstärkningar i form av dragstag av metall. Två av dessa placerades i akterskeppet och ett i förskeppet. Dessutom stabiliserades aktern genom att en kätting sträcktes runt akterskeppet från det aktersta dragstagets bägge ändar.

Sjöhistoriska museet inledde sin undersökning på platsen 1970 och den avslutades 1974. Under denna tid gjordes en noggrann uppmätning av fartyglämningen och ett stort antal fynd påträffades, bärgades och konserverades.

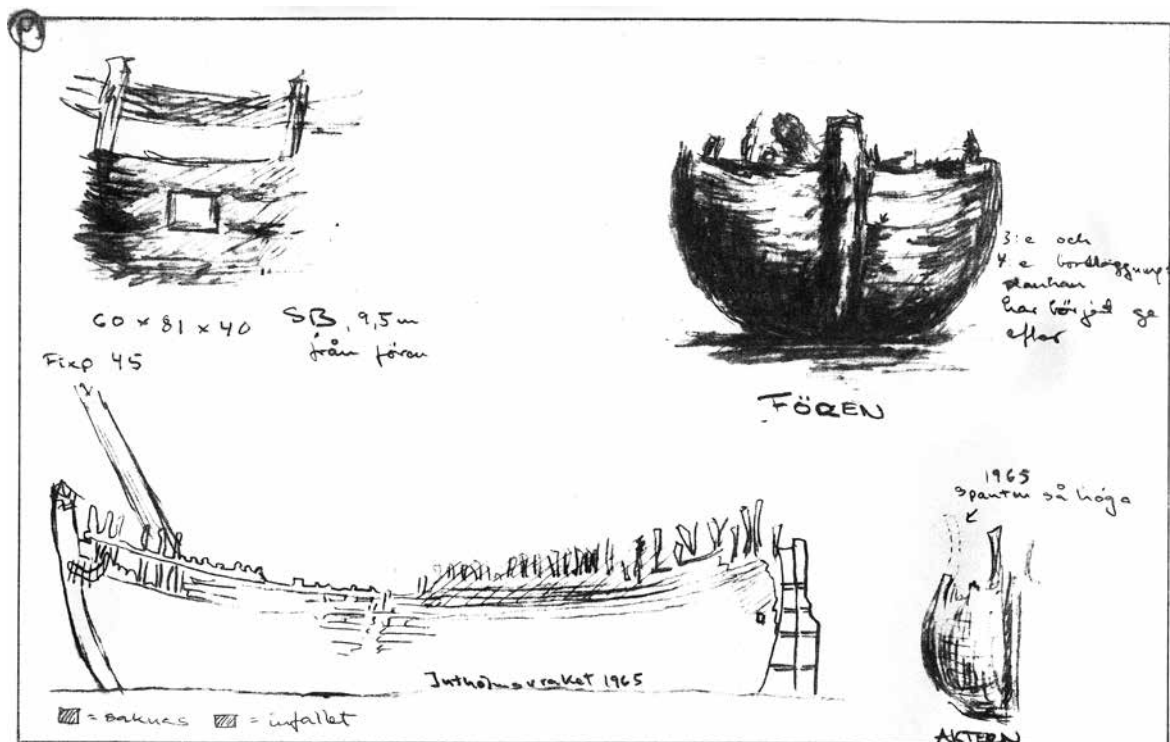
När undersökningarna påbörjades i slutet av juni 1970 konstaterades att en hel del hade hänt på vrakplatsen, i synnerhet i de aktre delarna (figur 2 och 3), sedan vraket påträffades fem år tidigare.

Vid undersökningen frilades nästan hela skrovets inre. Fynd samt lösa konstruktionsdetaljer bärgades och dokumenterades. Många av de bärgade fynden och en del av konstruktionsdetaljerna konserverades, men de flesta konstruktionsdetaljerna återdeponerades efter dokumentation. Vissa delar deponerades i direkt anslutning till vraket men det upprättades även en depå några hundra meter söder om den huvudsakliga vrakplatsen.





FIGUR 2. Akterskeppets nedbrytning mellan 1965 och 1970. Skiss av Sven Olov Johansson (SMM Dnr 861:65).



FIGUR 3. Skisser av Jutholmsvraket utförda av Sven Olov Johansson (SMM, Dnr 861:65).

Med utgångspunkt i dokumentationsmaterialet och de bärgade fynden bedömde arkeologerna att "Jutholmsvraket", som fartygslämningen nu kom att kallas, sannolikt hade förlit omkring år 1700. Man ansåg dessutom att det sannolikt rörde sig om ett handelsfartyg byggt på holländskt manér, att lasten bestod av bland annat tjära, ved och stångjärn samt att fartyget sannolikt var på väg från Sverige. Undersökningen rapporterades i två volymer i museets rapportserie. Den ena volymen berättar om fartygets byggnad och är författad av Carl-Olof Cederlund medan den andra volymen beskriver fartygets last och utrustning och författades av Ingrid Kaijser (Cederlund 1982, Kaijser 1983).

Som en följd av undersökningarna 1970–74 fick den finländske historikern Christian Ahlström 1974 i uppdrag att försöka identifiera fartyget som sjunkit vid Jutholmen. Hans genomgång av arkiven resulterade i att fartyget vid Jutholmen, enligt Ahlström, kunde vara det holländska fartyget "De

Vreede van Amsterdam". Fartyget, som i huvudsak var lastat med stångjärn och "jernstycken", ägdes av Stockholmsköpmannen Johan Lohe och hade förlit vid Dalarö i september år 1700 på resa till Amsterdam. Den föreslagna identifieringen har aldrig fullt ut kunnat bekräftas.

Lämningen har efter den omfattande undersökningen som avslutades 1974 kontinuerligt besiktigats av personal från Sjöhistoriska museet och dess organisatoriska efterföljare SMTM. Bland annat kunde man 1987 konstateras att det aktersta av de tre dragstag som Marinen monterade på fartygslämningen 1969 hade brustit och hängde ner i skrovet. För att säkra att fartygsskrovet inte skadades togs dragstaget bort av museets dykare.

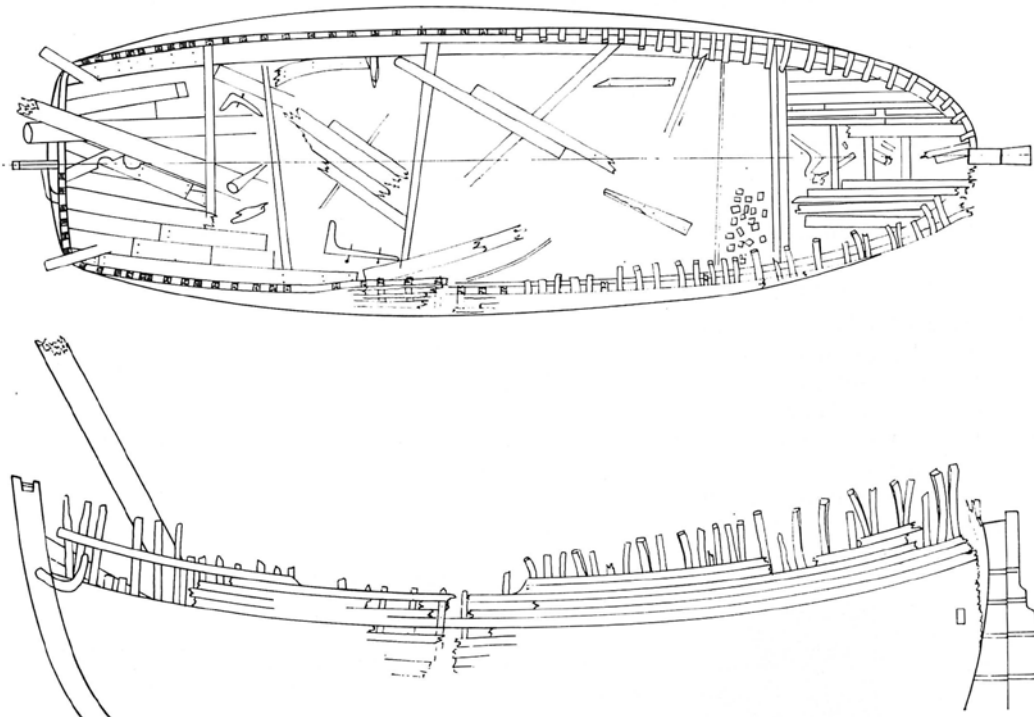
1987 lämnades prover från vedträn och en tjärtunna in för dendrokronologisk analys. Resultatet visade att virket från vilken tjärtunnans byggts hade huggits 1698/99 (Carl Olof Cederlunds arkiv SMTM). Vedträna gick inte att datera.



**FIGUR 4.** Modell av fartygslämningen vid undersökningen 1970–74. Modellen tillverkades 1975 av Sven-Erik Nord, Sjöhistoriska museet/SSHM.



**FIGUR 5.** Jutholmsvrakets runda och bukiga för, typiskt för holländska skepp. Flöjten var en typisk representant för denna typ av skepp. Foto: Jim Hansson, SMTM.



**FIGUR 6.** Skisser av Jutholmsvraket av Sven Olov Johansson (SMM, Dnr 861:65).

1993 besiktigades lämningen efter att rapporter kommit till myndigheternas kännedom om att skadegörelse hade skett på fartygslämningar i Dalaröområdet. Det kunde konstateras vid besiktningen att skadegörelse hade skett och att föremål och skeppsdetaljer hade flyttats från sina ursprungliga platser.

Vid besiktningen avlägsnades dessutom det sista av de tre dragstagen då det bedömdes utgöra en risk för skrovet (Ekberg 2004:16).

1995 beslöt Länsstyrelsen i Stockholms län att Jutholmsvraket, tillsammans med vraket efter flöjten Anna Maria i Dalarö hamn, skulle beläggas med dykförbud (Länsstyrelsens föreskrifter O1FS1995:12/O1FS2001:138). En av anledningarna till dykförbudet var den tidigare inrapporterade skadegörelsen. Men även dykarnas uppträdande på land i anslutning till vrakplatserna var en orsak som angavs som skäl till förbudet. En grupp boende på Jutholmen hade under en längre tid framfört klagomål på att en del av de

dykare som besökte vrakplatsen uppträdde på ett olämpligt sätt innan och efter dykningarna.

Under två veckor i augusti 2008 genomförde SMTM en undersökning på platsen som syftade till att göra en dokumentation av det utgrävda skrovet för att få ett underlag till dels en tolkning av lämningen dels till en vård- och skyddsplan. En viktig del inför upprättande av en sådan plan är att ha ett system för övervakning av framtida naturlignedbrytning och eventuell mekanisk påverkan av sportdykning och sjöfart. Vid undersökningen togs fram ett detaljerat ritningsunderlag som planerades att användas för att beskriva skrovets konstruktion, dess arkitektoniska utformning samt dess nedbrytning.

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. Jutholmsvraket var ett av dessa och 3D-dokumenterades under 2018 (figur 9-10).



**FIGUR 7.** Flera tunnor i fartygets lastrum. Centralt i bilden ses det sista kvarvarande dragstaget.

Foto: Jim Hansson, SMTM.



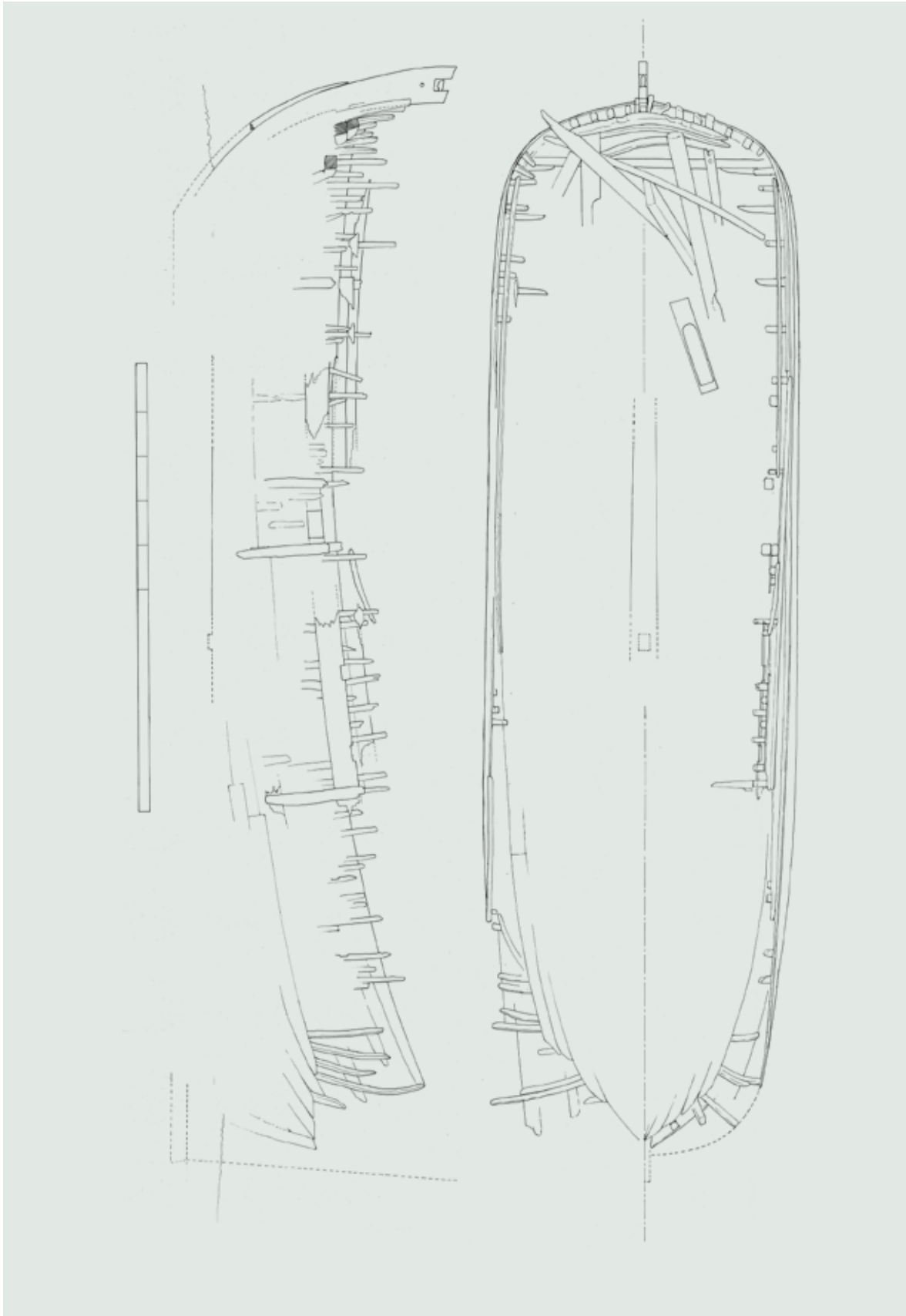
**FIGUR 8.** Mätning av profiler med hjälp av en latta med flyttbar vinkelhake. Foto: Jim Hansson, SMTM.



**FIGUR 9.** Digital 3D-modell av Jutholmsvraket. Bearbetning: Jim Hansson, SMTM.



**FIGUR 10.** Digital 3D-modell av Jutholmsvraket. Bearbetning: Jim Hansson, SMTM.



FIGUR 11. Plan- och längdskeppsritning av Jutholmsvraket. Ritning: Niklas Eriksson, SMTM.

## KÄNDA ARKEOLOGISKA DATA

(Det följande är till övervägande del baserat på den rapport som författades av Niklas Eriksson 2010 efter SMTMs besiktning på platsen 2008).

Då Sjöhistoriska museets undersökning, som avslutades 1974, medförde att merparten av de sediment och lösa timmer som samlats i skrovet sedan förlisningstillfället avlägsnades var en stor del av skrovet tillgängligt för dokumentation.

Skrovet har ett trubbigt förparti och rundgattad akter. Skrovets botten är flat och har kraftigt inåtfallande skrovsidor. Skrovet har ursprungligen varit knappt 25 meter långt och 6,6 meter brett (figur 9).

Förstäven är tillverkad av ett homogent trästycke. Övre delen av ett kri, det bågformade timret som förbinder kölen med förstäven, finns bevarat på ursprunglig plats. På stävens sidor, innanför bordläggningen, sitter två timmer, till vilka bordhalsarna är fästade. Dessa två timmer bildar alltså spunning åt åtminstone den övre delen av friborden. I förstävens övre ände finns ett urtag, vilket fungerat som infästning för bogsprötet. Omedelbart styrbord om förstäven finns ett krumt virke som fungerat som stöd för bogsprötet. På insidan finns två bogband bevarade i ursprungligt läge medan ett ligger löst. Akterstäven, vilken sedan början av 1970-talet vilar platt på botten, är tillverkad av ett krumt timmer som löper i hela stävens längd. Spunningen återfinns på denna krumma del av stäven. Akter om den krumma delen finns ett antal timmer, så kallade dödvirken, vars huvudsakliga uppgift är att fylla ett tomrum. De tre nedersta borden har passerat tvärs över samtliga dessa timmer. I bordläggningen i aktern syns även nedre delen av en lastlucka.

Jutholmsvrakets skrov är byggt på kravell med bordläggning av ek. I botten är bordläggningen dubblerad med förhydring. Mellan bordläggning och förhydring har observerats en matta av vad som sannolikt är hår. Skrovet har två berghult, vilket är grövre bordgångar som löper i hela skrovets längd. Både berghult och övrig bordläggning är snedslaskad. Skrovet har haft full garnering som numera till stor del är bortroderad vilket medfört att spanten delvis är synliga. Spanten är oregelbundet orienterade i skrovet och de olika delarna – bottenstock, upplänga och topptimmer – är inte inbördes

sammanfogade. Förhållandet indikerar en i allt väsentligt skalbaserad konstruktion där intimren, spant, m.m., satts in efter det att bordläggningen färdigställdes.

I aktern kunde vid undersökningen 2008 dock även observeras ett spant som var konstruerat av två parallellt sammanfogade timmer. Förhållandet indikerar eventuellt en delvis skelettbaserad konstruktion där skrovets form under byggnadsfasen definierats av ett antal spant. Metoden beskrevs på 1690-talet av holländaren Cornelis van Yk och brukar benämnas som ”Maas”, efter den holländska provins han var verksam i. Denna metod skiljer sig från den metod som kallas ”Noorder-kwartier” som beskrivs av Nicolaes Witzen genom att skrovets form, under byggnadsprocessen, definieras av på förhand resta spant (Lemée 2006). Vidare studier av Jutholmsvrakets intimring kan eventuellt avslöja fler parallellt sammanfogade spant vilka i så fall skulle styrka detta antagande.

Fartygslämningen utanför Jutholmen har ursprungligen haft tre master. En del av fockmastens undermast finns bevarad. Den är dock avbruten och lutar kraftigt föröver och mot babord. En halva till en mastfisk i huvuddäcket finns bevarad i anslutning till fockmasten och röjer därmed mastens placering i längdskeppsled. Även en del av bogsprötet finns bevarad. Det har suttit på styrbordssidan om förstäven och vilat i en klyka vid relingen. Bogsprötet har varit infäst i ett urtag i förstäven och ser ut att vara avsågat, förmodligen i samband med att man bärgat riggen efter förlisningen. Ett uttag i ena sidan i den aktere änden mot bogsprötet har utgjort anläggningsyta mot fockmasten. Ett kölsvin löper i större delen av fartygets längd. Dess fullständiga sträckning har inte kunnat avgöras eftersom det till större delen är dolt under sediment. Genom sondning påträffades ett spår för stormmasten. Spåret utgörs av en rektangulär uthuggning med måtten 34 × 26 centimeter. Konstruktionselement som visar mesanmastens placering finns inte bevarade. Mesanmastfoten har, till skillnad från fock- och stormmasten, varit placerad ganska högt upp i konstruktionen, i nivå med durken i kanonrummet.

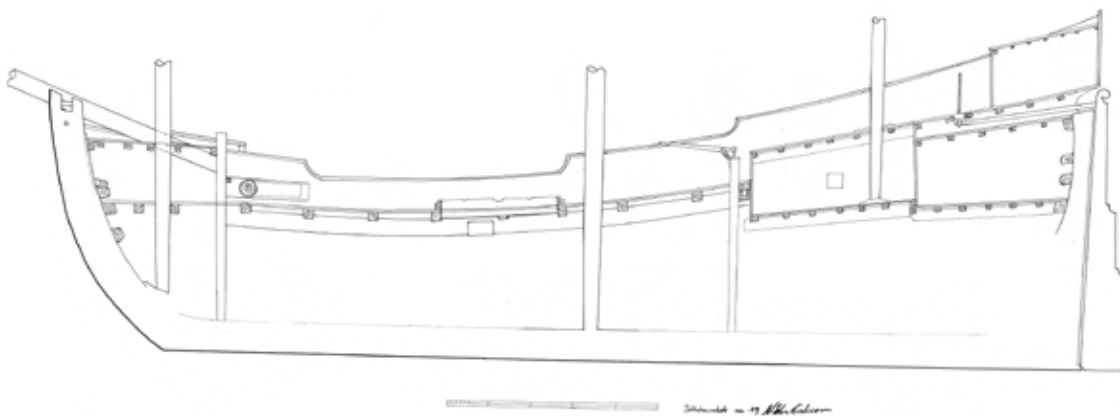




**FIGUR 12. Förstäven.** Foto: Jim Hansson, SMTM.



**FIGUR 13. Fören är till stor del intakt. Fockmastens undre del står på sin plats.** Foto: Jim Hansson, SMTM.



**FIGUR 14. Rekonstruktionsritning visande rummen ombord.** Ritning: Niklas Eriksson, SMTM.

## HISTORISK KONTEXT

Med utgångspunkt i resultaten från undersökningen 1970-74 gjorde den finländske historikern Christian Ahlström 1974 ett försök att identifiera fartyget. Ahlström noterade tre viktiga fakta:

- Att fartyget sjunkit år 1700 eller strax därefter
- Att lasten bestått av järn och tjära, troligen från Sverige, men att det även funnits föremål med utländsk proveniens ombord
- Att lasten hade bärgats relativt snart efter förlisningen

Ahlström hittade information i arkiven som berättade om en Stockholmsköpman, Johan Lohe, som år 1700 varit inblandad i ett dykeriarbete i Dalarö. Lohe skulle ha hyrt in en dykare, Peter Frisk, för att bärga last och inventarier från ett fartyg som Lohe var delägare i och som sjunkit vid Dalarö.

Ahlström fann i sina genomgångar av attesterna till sjöexpeditioner (sjöpass) att Johan Lohe hade varit ägare, delägare eller redare för tio fartyg år 1700. Av dessa tio fartyg kunde nio elimineras av olika anledningar, bl.a. storlek och byggnadsmaterial. Endast ett fartyg kunde inte elimineras.

Ahlström drog därför slutsatsen att det sjunkna fartyget utanför fyren på Jutholmen kunde vara det holländska fartyget "De Vreede van Amsterdam" med skepparen Martin Symonds. Fartyget, som i huvudsak var lastat med stångjärn och "jernstycken", hade förlist vid Dalarö i september år 1700 på resa till Amsterdam.

Ahlströms förslag till identifiering har av någon anledning inte fått genomslag varför fartyglämningen vid Jutholmen fortfarande anses oidentifierad.

Marinen har med en side-scan sonar (ett sidotittande ekolod) karterat området mellan Aspön och Dalarö ner till Rågholmen i söder (fig. 13), ett område som får anses vara Dalarö hamn/redd.

Förutom de redan kända vraken Anna-Maria och Jutholmsvraket, hittades endast en mindre fartyglämning enligt Marinen. Vissa delar av området är inte fullständigt karterade, men det verkar mindre sannolikt att ett större skepp skulle finnas i området. De gamla fiskarnas uppgifter om "Lyrvraket" visar att man hade god kännedom om närområdets bra fiskeplatser. Vrak drar till sig fisk vilket gör det naturligt att fiska på sådana ställen. Hade ett annat större skepp legat i närområdet borde det i så fall varit känt bland fiskarna. Inte att det nödvändigtvis var ett vrak utan som en bra

fiskeplats. Det är ju genom intervjuer med fiskare som många vrak påträffas. Med utgångspunkt i de arkeologiska resultaten vet vi att skeppet är av holländsk karaktär. Det har tolkats som en mindre flöjt. Det finns spår av att det gjorts bärgning på lämningen och vid undersökningar har det påträffats järn i lasten.

De mynt, 115 stycken, som påträffats ombord har en spridning mellan 1623-1700. Majoriteten av mynten var från 1670- och 1680-talen. Endast två femöres kopparmynt daterades till år 1700 (Kaijser 1983:7f). Skulle skeppet seglat på handelstrader i ytterligare ett antal år så är det osannolikt att inte ett enda representativt mynt från de åren skulle ha påträffats ombord.

När det gäller kritpiporna som daterats mellan 1660 och 1735 (Kaijser 1983: 39-44) är det läget lite mer komplicerat. Dateringar av kritpipor representerar en period då piporna tillverkas, men ingen exakt tid när en viss pipa tillverkades. Det påträffades dock en homogen samling av åtta liknande pipor som tolkats komma från fartyglämningen (Eriksson 2014:75). Piporna dateras mellan

*"Ahlström drog slutsatsen att det sjunkna fartyget utanför fyren på Jutholmen kunde vara det holländska fartyget 'De Vreede van Amsterdam'"*

1696-1705. Resterande pipor som påträffats på och i anslutning till lämningen kan inte med säkerhet anses tillhöra lämningen. De kan ha tillkommit vid senare tillfällen. Fartygets däck sågades loss på 1700-talet vilket blottlade skeppets inre. Lämningen ligger dessutom precis vid en klippa nära Jutholmen där det under den här perioden bodde ett stort antal lotsar samt att det fanns en sjökrog med en ständig ström av gäster. Använda pipor kan mycket väl ha hamnat i vattnen runt ön och sannolikt även i lämningen.

De dendrokronologiska dateringarna av tjär-tunnan som påträffades ombord och som bärgades vid undersökningen 1970-74 visade att virket huggits år 1698/99. Tjära var tillsammans med järnet

en av landets största exportvaror. En tunna fylld med tjära för export har sannolikt inte seglats hem tom då det kan vara svårt att återanvända en sådan tunna. Tunnans datering kan därför vara av stort intresse då tunnan kan ha använts endast ett fåtal år efter tillverkningen.

Glasflaskorna som man på 1970-talet tolkade som att de tillverkats under sista delen av 1600-talet är däremot lite svårare att datera. Dock faller tolkningen väl in med övriga dateringar.

Slutsatsen som kan dras av ovanstående resonemang är att Ahlströms förslag på vilket fartyg det är som sjunkit vid Jutholmen, "De Vreede van Amsterdam", måste betraktas som sannolik även om den inte fullt ut kunnat bekräftas.



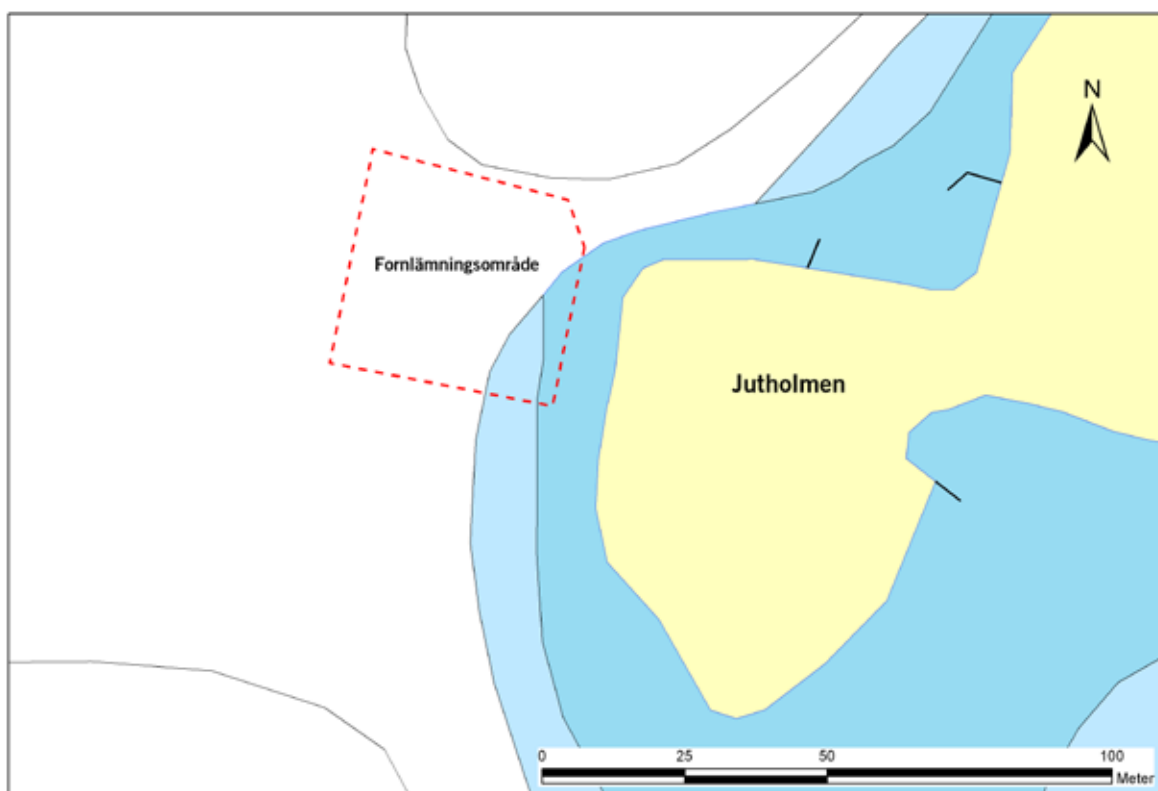
**FIGUR 15.** Karta från 1672 som med ett ankare visar Dalarö hamn/redd. Jutholmen markerad med röd ring. Källa: Lantmäteriet.

# FYNDPLATSEN

## Stratigrafi

Fartyglämningen som allmänt går under namnet Jutholmsvraket ligger parallellt och mycket nära den bergssida som man kan följa upp till ön Jutholmen. Botten runt skrovet består i huvudsak av sand och silt med inslag av gyttja. Sedimentlagren bedöms som ganska tunna, varför skrovet sannolikt sjunkit ner marginellt i sedimenten. Skrovet vilar troligen på flera bergs-

klackar. Vattnets rörelser är tidvis ganska kraftiga på platsen med bland annat sedimentation som följd. Utanför styrbordssidan, vilken ligger närmast Jutholmens har en stor mängd sediment avsatts vilket möjligen har hjälpt till att stabilisera styrbordssidan samtidigt som eventuellt löst liggande skeppstimmer eller andra fynd sedan länge begravts i sedimenten. På den plana botten utanför babordssidan verkar sedimentationen inte ha varit lika omfattande.



FIGUR 16. Fornlämningsområdet. Karta: Niklas Eriksson, SMTM.

## Fartyglämningens avgränsning

Vrakplatsen är mycket väl undersökt och avgränsad. Vid den arkeologiska undersökningen utförd av Sjöhistoriska museet 1970-1974 grävdes större delen av skrovet ut. Det av fartygets inre som lämnades kvar var i huvudsak förpartiet (Kaijser 1983:55), där ett orört kulturlager sannolikt finns bevarat. En del fynd lämnades kvar även i aktern där det inom ett mindre område ligger enstaka knän samt lösa balkar av relativt klen konstruktion.

Inom vrakområdet har även påträffats ett flertal tunnor vars innehåll är okänt samt en större mängd vedträn. I skrovet, strax innan akterstaven, ligger en samling tegelstenar från kabyssen vilande mot babordssidan. Förekomsten av dessa fynd kan indikera att ett orört kulturlager förekommer även i aktern.

I ett område som sträcker sig upp till 20 meter från skrovet ligger timmer som härrör från vraket. Den stora spridningen av timmer utanför babords-

sidan kan bero på att området mellan Jutholmen och Dalarö samhälle utgjort en viktig ankringsplats. Skador från ankringar har konstaterats såväl midskepps skrovet och i dess akter. En bidragande orsak till nedbrytningen och spridningen av timmer är även den arkeologiska undersökningen 1970-74. I aktern har akterstaven fallit ut åt babord och akter om skrovet ligger lösa timmer, troligen från överbyggnaden. Vid babords läring, ligger ett nedfallet parti av babordssidan.

De skeppsdelar som bärgades och dokumenterades 1970-74, men som inte konserverades återdeponerades utanför skrovet. Återdeponerandet gjordes från ytan och inte med dykare varför ett visst säkerhetsavstånd hölls till lämningen. Delarna ligger jämt spridda över en yta utanför babordssidan. Upp till 18 meter från lämningen har observerats timmer försedda med de rostfria märkbrickor, vilka spikades fast som identitet på de dokumenterade timren. Det totala fornlämningsområdet är idag cirka 40 x 40 meter stort.



FIGUR 17. En av flera tunnor som påträffats på vrakplatsen. Foto: Patrik Höglund, SMTM.

## Site formation process

(Följande text är till övervägande del baserat på den rapport som författades av Niklas Eriksson 2010 efter SMTMs besiktning av platsen 2008).

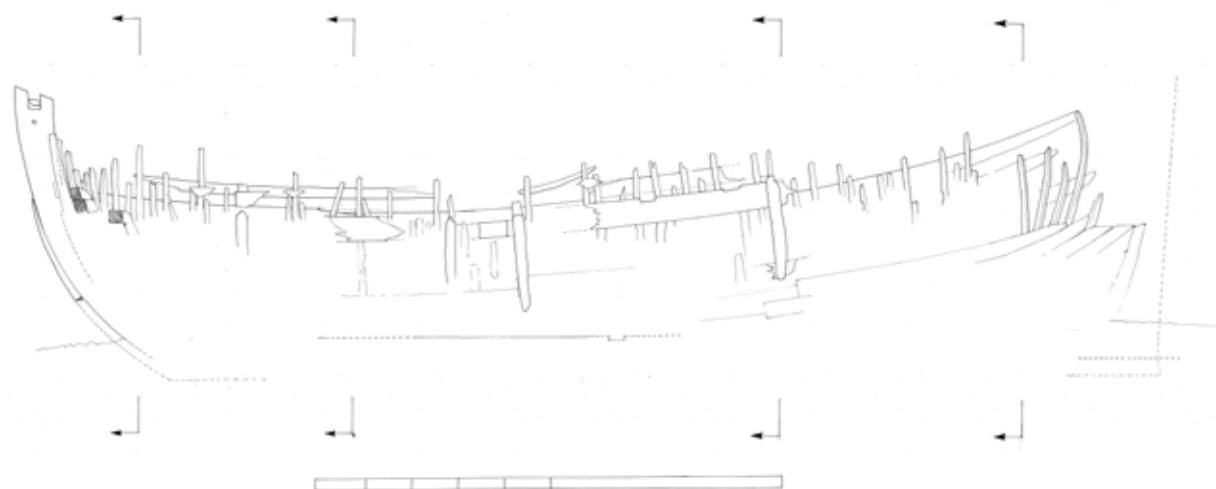
Fartyget vid Jutholmen antas ha förlist vid seelskiftet 1700, med utgångspunkt i de iakttagelser som gjorts på vrakplatsen och de fynd som påträffades vid undersökningen 1970-74 (Kajiser 1983:8). Orsaken till förlisningen är dock ännu okänd även om det redan 1974 framkom förslag på fartygets identitet. Vid undersökningen på 1970-talet iaktogs brandskador på vissa delar av skrovet (Cederlund 1982:15ff) men det är ännu oklart om dessa spår härrör från ett förlisningsförlopp eller om de ska tolkas som spår av basning av skeppstimmer över öppen eld. Det finns dock andra spår som uppstått i själva förlisningsögonblicket. I något skede av förlisningen skadades förstäven då den nedre delen av det så kallade kriet bröts av, den avbrutna delen sticker fram vid sidan om förstäven. Om denna skada uppstod vid en grundstötning eller om den kom till när fartyget slog i botten är osäkert.

Vid den arkeologiska undersökningen på 1970-talet konstaterades att lasten, åtminstone delvis, bestått av tjära och stångjärn. Förmodligen ganska snart efter förlisningen gjordes bärgningar för att tillvarata last och annan utrustning. Denna typ av bärgningsarbeten var vanliga och finns bland

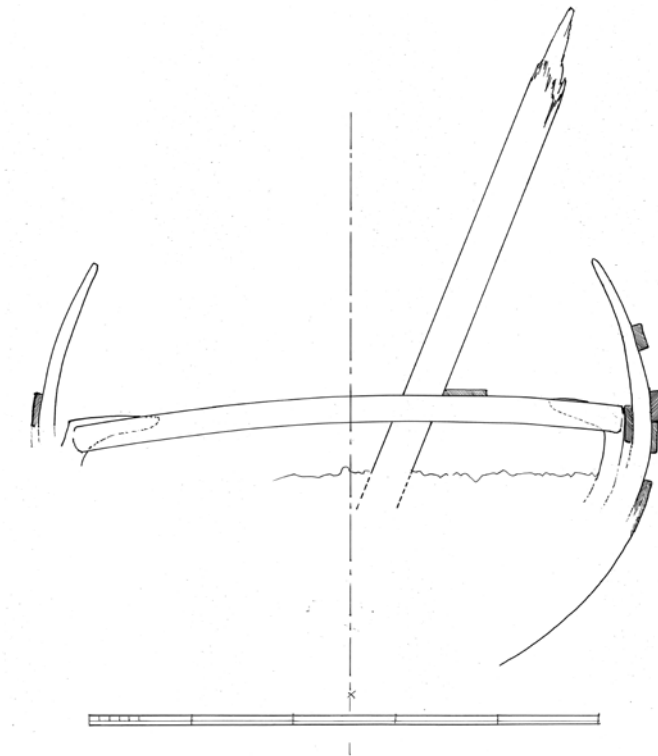
annat beskrivna i Märten Triewalds bok "Konsten att lefwa under Watn" (Triewald 1734). En stor del av arbetena genomfördes från ytan.

Med hjälp av en lång rad, för ändamålet specialutvecklade redskap däribland sågar, rev man upp de förlista fartygens däck och kapade däcksbalkar och andra bärande strukturer. Vid undersökningarna på 1970-talet iaktogs avsågade däcksbalkar och vid undersökningarna 2008 iaktogs sågspår i enstaka däcksknän. När däcket avlägsnades förlorade skrovet en betydande del av sin styrka tvärskepps. Dykaren Sven Olov Johansson som tillsammans med Erkki Tillman påträffade vraket gjorde flera skisser av lämningen, bland annat för att illustrera den nedbrytning de själva iakttagit (figur 2 och 3). Även om skisserna inte är skalenliga ger de en hel del värdefull information om hur lämningen såg ut när den påträffades. Till de mest iögonfallande skillnaderna mot hur lämningen ser ut idag är att akterstäven och rodret stod på ursprunglig plats samt att sidobordläggningen var bevarad i betydligt högre grad än idag. Nedbrytningen från den tidpunkt då bärgningsarbetena utfördes i början av 1700-talet till dess att lämningen påträffades 1965 tycks ha gått ganska långsamt och har framförallt bestått av mekanisk och bakteriell erosion av trävirket. Även om konstruktionen avsevärt försvagats av detta så hänger den fortfarande samman.

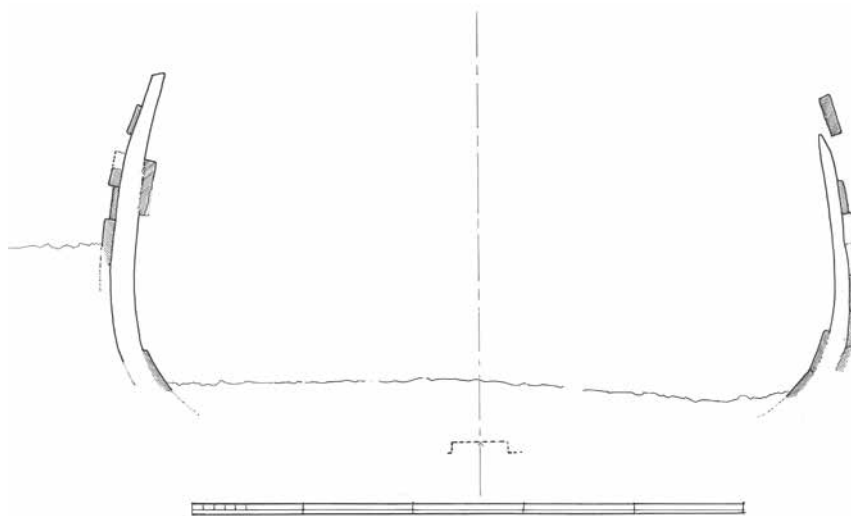
En av Sven Olov Johanssons skisser visar att



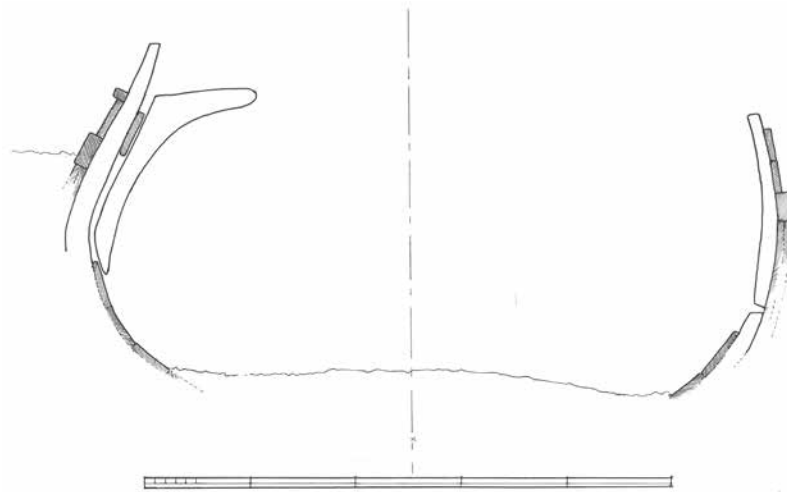
**FIGUR 18.** Renritning gjord med stöd av undervattensskisser och kompletterande inmätningar. Pilarna markerar dokumenterade sektioner, se figur 19–22. Ritning: Niklas Eriksson, SMTM.



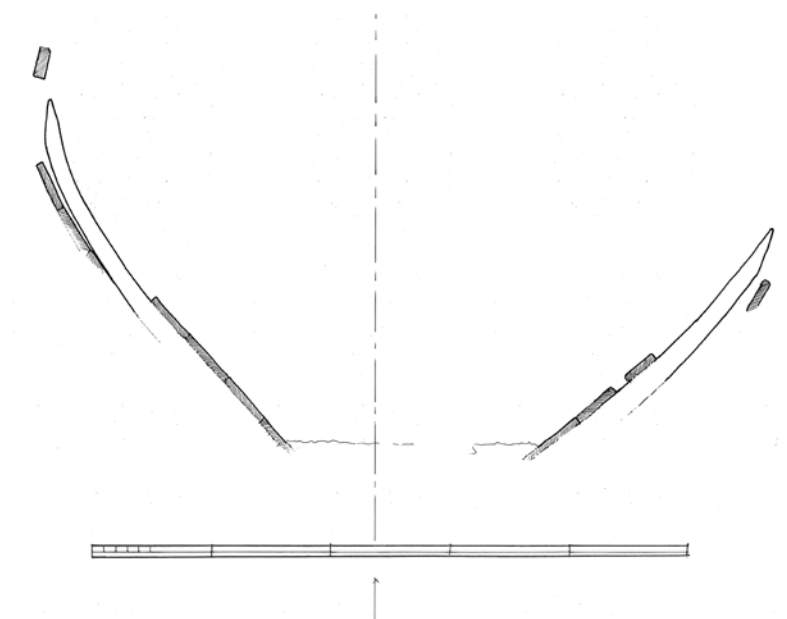
**FIGUR 19.** Tvärskeppssektion sedd från fören. Den förligaste av de dokumenterade sektionerna. Sektionens position redovisas i figur 18. Ritning: Niklas Eriksson, SMTM.



**FIGUR 20.** Tvärskeppssektion sedd från fören. Sektion två från fören räknat. Sektionens position redovisas i figur 18. Ritning: Niklas Eriksson, SMTM.



**FIGUR 21.** Tvärskeppssektion sedd från fören. Sektion 3 från fören räknat. Sektionens position redovisas i figur 18. Ritning: Niklas Eriksson, SMTM.



**FIGUR 22.** Tvärskeppssektion sedd från fören. Sektion fyra från fören räknat. Sektionens position redovisas i figur 18. Ritning: Niklas Eriksson, SMTM.



bordläggningen börjat släppa i aktern. Den visar även att en större del av babords läring fallit ner. Enligt aktervyn på skissen (figur 3) tycks upplängorna i det närmaste varit bevarade i ursprunglig längd när lämningen påträffades 1965. I början av 1970-talet föll akterstäv ut åt babord och akterskeppet förlorade därmed den sista tvärskeppsförbindningen ovan bottenstockarna. Försvagningen innebär att babordssidan började falla ut. Detta iaktogs redan i slutet av 1960-talet och var anledningen till att tre dragstag monterades dit (Cederlund 1982:20). Dessutom stabiliserades aktern genom att en kätting sträcktes runt denna från det aktersta dragstags bägge ändar. Samtidigt avskiljdes de innehållsrika fyndlagren i aktern från lastrummet genom en spontvägg (Cederlund 1982:20).

Att akterstäv föll åt sidan har ibland tolkats som resultatet av en ankring. En skada på babordssidan ungefär midskepps är sannolikt resultatet av en sådan olycka. Formförändringarna i skrovet kunde tydligt urskiljas i samband med dokumentationsarbetet 2008. Medan styrbordssidan tycks ha bibehållit sin ursprungliga form har babordssidan delvis fallit ut.

Att formförändringen gradvis tilltar akterut framgår tydligt av såväl sidovyn (figur 18) samt de fyra tvärsektionerna (figur 19-22). Medan den förligaste sektionen representerar en bevarad ursprunglig form, kan en tilltagande formförändring iaktas mot aktern. I den aktersta sektionen har den översta spanttoppen på babordssidan rört sig cirka 95 centimeter ut från skrovets mittlinje vilket motsvarar att skrovsidan fallit ut cirka 17 grader. Det är svårt att avgöra exakt när dessa rörelser i skrovstrukturen skett och om de fortfarande pågår. Sven Olov Johanssons skisser från 1960-talet, figur 2, 3 och 5, kan dock också ge viss information i detta avseende. Skissen visar att bordläggningen släppt från akterstäv. Babordssidan hade således börjat röra sig redan då. Den hade dock inte rört sig mer än att balkarna, som bär upp däck i akterskeppet, fortfarande vilade med änden mot vägaren. Detta betyder att babordssidan inte kan ha rört sig mer än cirka tio centimeter vid tidpunkten för skissen.

De stora rörelserna i skrovet har således skett under snarare än efter den arkeologiska undersökningen. Om skrovstrukturen har stabiliserat sig efter detta eller om den fortfarande rör sig går inte att avgöra. Förmodligen kommer babordssidan med tiden att falla ut ytterligare.

Vid undersökningen 2008 gjordes en noggrann inmätning av skrovet. Mätfilerna från denna inmätning kan användas för att övervaka skrovets förändringar ner på millimeternivå.

## Bevarandeförhållanden

De goda bevarandeförhållanden som råder i Östersjön, med bland annat avsaknad av borrmusslan *Teredo Navalis*, ofta kallad skeppsmask, innebära i allmänhet att kraftigt kravellbyggda träfartyg bevaras relativt väl. Strömmar förekommer på vrakplatsen, sannolikt kraftigare än vid lämningen efter flöjtskeppet *Anna-Maria* inne i Dalarö hamn men sannolikt i ungefär samma omfattning som vid fartyglämningen vid Edesön, det så kallade Dalarövraket, sannolikt identifierat som Bodekull. Jutholmsvraket skyddade läge inomskärs, nära land och på relativt stort djup gör att de naturliga förutsättningarna för bevarande är goda. Inomskärs är vågor och isens påverkan inte lika omfattande som utomskärs. De skador som uppstått på lämningen har sannolikt orsakats av medveten eller omedveten fysisk påverkan, i form av sportdykning, ankringar, bärgningar och arkeologiska undersökningar.

## Naturmiljön

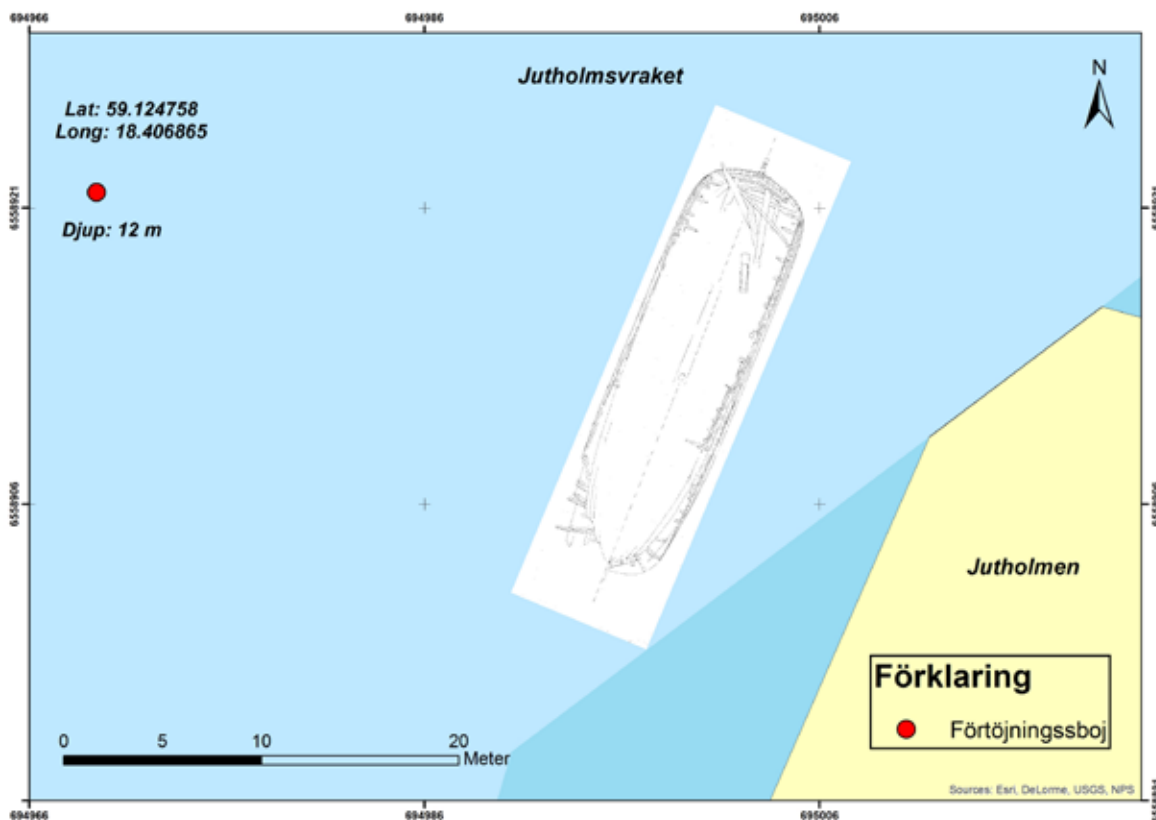
Fartyglämningen ligger parallellt med land och vilar på en svagt sluttande botten. Vid lämningen akter är vattendjupet cirka åtta meter fartygets akter och vid fören cirka 13 meter. Botten är i övrigt plan och består av lösa sediment som överlagras av fastare sand- och lerbotten. Sikten på vrakplatsen kan variera mellan en och tio meter. Sedimentationen varierar beroende på bland annat strömmar och årstider

## Tillgänglighet

Fartyglämningen nedanför fyren på Jutholmen är relativt lättillgängligt då den ligger endast tio meter från land. Dock krävs det båt för att nå dykplatsen då Jutholmen är som det låter en ö. Vraket ligger parallellt med land just nedanför Jutholmens fyr. Bottendjupet på vrakplatsen, 13 meter, är dessutom ett dykdjup som passar såväl erfarna som oerfarna dykare.

Det lättillgängliga läget gjorde att fartyglämningen 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 bostäder, i synnerhet från den familj som ägde marken på vilken Jutholmens fyr står. Klagomålen och slitaget medförde 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.

Jutholmsvraket 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 dykfärder med auktoriserade dykguider. Dessa dykguider har genomgått en guideutbildning som arrangerats av Haninge kommun i samarbete med SMTM. Syftet med utbildningen har varit att ge guiderna större kunskap om fartyglämningar i allmänhet och lämningar i Dalaröområdet i synnerhet samt hur man på ett hållbart sätt dyker på dessa. För att undvika ankringskador på lämningarna i skeppsvraksområdet har vrakplatserna i de flesta fall markerats med fasta förankringsbojor 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 23. Nedstigningsbojens placering vid vrakplatsen. Karta: SMTM.

# ANALYS

## LÄSBARHET

Läsbarheten av fartygslämningen vid Jutholmen är hög då vraket ligger helt exponerat på havsbotten. Skrovet är i stort sett utgrävt vilket gör att både insidan och utsidan är helt eller delvis exponerade. Lasten och de fynd som funnits i fartyget är borta. Lasten, bestående av stångjärn, tjära och ved är delvis bärgad delvis deponerad en bit söder om lämningen. Många av de löst liggande föremå-

len bärgades redan i mitten av 1960-talet i samband med att fartygslämningen påträffades. Dessa föremål finns idag sannolikt i privat ägo, men är i stor utsträckning avfotograferade och dokumenterade av SMTM. De föremål som påträffades vid undersökningen 1970-74 bärgades, dokumenterades och konserverades. Föremålen är idag en del av SMTMs samlingar.

## KUNSKAPSVÄRDE

Med sitt sammanhängande välbevarade skrov kan fartygslämningen bidra med värdefull information om konstruktion, lastförmåga och disposition av utrymmen ombord, vilket tillsammans med det omfattande fyndmaterial som tagits tillvara, dokumenterats och publicerats (se Kaijser 1983), kan bidra med stor kunskap om livet ombord på ett handelsfartyg runt sekelskiftet 1700.

Då fartyget inte är säkert identifierat saknas uppgifter i skriftliga arkivmaterial som kan kombineras med de kända arkeologiska uppgifterna vilket innebär att fartyget inte kan sättas i ett tydligt historiskt sammanhang, vilket är fallet med exempelvis det samtida flöjtskeppet Anna Maria i Dalarö hamn.

Jutholmsvraket är i vilket fall som helst en betydelsefull representant för den handelstrafik som trafikerade Östersjön kring sekelskiftet 1700 och årligen har sannolikt ett stort antal fartyg liknande Jutholmsvraket passerat tullen i Dalarö. Fartygets last bestod i huvudsak av stångjärn, tjära och ved, en för tiden ganska vanlig svensk exportlast.

Fartygslämningen anknyter vidare till Dalarös

och framför allt Dalarötullens historia. Det enda som på land idag påminner om Dalarötullens historiska betydelse är det år 1788 uppförda tullhuset och fartygslämningen vid Jutholmen utgör en betydelsefull historisk pendang till detta.

Tillsammans med de andra fartygslämningarna i Dalarös närområde lämpar sig Jutholmsvraket slutligen även väl för att belysa de speciella bevarandeförhållanden som råder i Östersjön. Lämningarna har stor potential att på ett pedagogiskt sätt lyfta fram Österjöns unika kulturarv för en bredare publik och samtidigt göra det begripligt.

Oavsett om identifieringen kan säkerställas eller inte finns alltså historiska sammanhang apropå skeppsbyggnad, handel och lokalhistoria som skeppslämningen har stor förmåga att belysa - särskilt med stöd av det väl dokumenterade och publicerade fyndmaterialet.

Fartygets goda läsbarhet, vilket har ett högt pedagogiskt värde, i kombination med det omfattande dokumenterade fyndmaterialet och möjligheten att belysa en rad olika historiska sammanhang gör att lämningen har ett högt kunskapsvärde.

## TIDSKONTEXT

När fartyget som ligger nedanför fyren på Jutholmen sannolikt sjönk runt sekelskiftet 1700 pågick en omvälvande tid i Sveriges historia och landet befann sig i början av det Stora nordiska kriget (1700-1721). När Karl XII tillträdde tronen år 1697, några år innan Jutholmsvraket sannolikt sjönk, 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 bröts riket sönder.

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 Sjtullen 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 Stock-



**FIGUR 24.** Modellen av en flöjt från 1600- talet ger en bra bild av hur vraket vid Jutholmen kan ha sett ut. Foto: Karolina Kristersson, SMTM.

holm 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 Ericks-son, borgare i Stockholm, fick arrendera en byggnad i hamnen. Han hade fått ett kungligt privilegium för att driva gästgiveri och privilegiet innebar 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 krogverksam-

heten 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 Baggenstaket, 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.

# PLANERANDE

## HOTBILDER

Då Jutholmsvraket ligger relativt grunt och nära land är det utsatt för flera hotbilder, framförallt ankring, fiske men även sportdykning. Riskerna med sportdykning har dock minimerats genom att all dykning på lämningen 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.

Det lättillgängliga läget gjorde att fartygslämningen var ett mycket välbesökt dykmål under 1980- och 1990-talen, vilket resulterade i ett slitage

på lämningen och arga klagomål från ägare till omgivande bostäder. 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.

## LAGSKYDD

Lagskyddet för Jutholmsvraket, RAÄ Dalarö 82, är starkt. Vraket ligger på svenskt territorialvatten och har fornlämningsstatus enligt Kulturmiljölagen (1988:950). Dessutom ingår Jutholmsvraket sedan april 2014 i Dalarö Skeppsvraksområde och det generella dykförbudet hävdades i december 2017.

Sportdykare tillåts återigen att besöka vraket, dock endast genom att delta på organiserade dykutfärder med en eller flera auktoriserade dykguider. 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 vrakplatsen nedanför fyren på Jutholmen. Men i och med att hon ligger nära land, mycket nära privata fastigheter är det svårt att obemärkt dyka på platsen. Inom ramen för projektet Dalarö Skeppsvraksområde genomförs regelbundna dykutfärder till Jutholmsvraket och de andra vraken i Skeppsvraksområdet. De auktoriserade dykguiderna som leder dykningarna är skyldiga att rapportera eventuella förändringar på fartygslämningarna. Kustbevakningen och Sjöpolisen känner till vrakplatsen och samtliga dykutfärdsarrangörer är skyldiga att ansöka om dyktillstånd hos Haninge kommun

som i sin tur meddelar berörda myndigheter när dykningar får ske.

Det är tänkt att fartygslämningen nedanför fyren på Jutholmen minst en gång per år ska besiktigas av arkeologer från SMTM som dokumenterar eventuella förändringar. Detta görs dels genom videodokumentation dels genom stillbildsfotografering av i förväg utvalda fotostationer. 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.

# BEDÖMNING OCH REKOMMENDATIONER

## KULTURHISTORISKT VÄRDE

Med ledning av ovanstående redogörelse för Jutholmsvrakets läsbarhet och kunskapsvärde måste lämningen anses ha ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Jämförbara träbyggda miljöer från sekelskiftet 1700 på land är ytterst sällan bevarade på något liknande sätt eller med en närvaro av föremål från tiden som var fallet när det gäller Jutholmsvraket. Genom den arkeologiska undersökning som genomförts och publicerats har lämningens

kunskapsvärde till stor del tagits tillvara, fast de kvarvarande delarna av vraket - i stort sett hela dess grundkonstruktion - måste anses besitta ett fortsatt högt värde.

Att fartygslämningen ligger just utanför Dalarö hamn och därmed ingår som en del i det betydelsefulla historiska sammanhanget kring Dalarös äldre historia bidrar till dess kulturhistoriska värde.

## LAGSKYDD

Lagskyddet för Jutholmsvraket är starkt. Vraket ligger på svenskt territorialvatten och hon har status som fornlämning enligt Kulturmiljölagen 1988:850. Det lättillgängliga läget gjorde att fartygslämningen var ett välbesökt dykmål under 1980- och 1990-talen, vilket resulterade i ett slitage på lämningen och arga klagomål från ägare till omgivande bostäder. Klagomålen och slitaget medförde att länsstyrelsen 1995 beslutade om ett generellt ankrings- och dykförbud vid vrakplatsen (Länssty-

relsens föreskrifter O1FS 1995:12/ O1FS 2001:138).

Sedan april 2014 ingår Jutholmsvraket i Dalarö Skeppsvraksområde och det generella dykförbudet hävdades i december 2017. Sportdykare tillåts återigen att besöka vraket, dock endast genom att följa med på organiserade dykutfärder med auktoriserade dykguider. Detta förfarande möjliggör att all dykning på lämningen sker under organiserade former och förändringar på vrakplatsen rapporteras löpande.

## BEVARANDEÅTGÄRDER

Fartygslämningen kan sannolikt 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

Jutholmsvraket måste anses som väl dokumenterat i alla grundläggande avseenden. En detaljerad arkeologisk dokumentation finns tillgänglig. Den väl publicerade arkeologiska utgrävning av vraket som genomförts har också tagit tillvara en del av dess kunskapspotential och har skapat en god grund för vidare forskning.

Ett problem är den föreslagna men aldrig helt bekräftade identifieringen av vraket. Att gå tillbaka till och på nytt utvärdera den föreslagna identifieringen samt hur sannolik den egentligen är och om den genom fortsatta undersökningar skulle kunna prövas (och definitivt bekräftas eller förkastas) framstår som ett angeläget forskningsbehov när det gäller Jutholmsvraket. Om identifieringen kan bekräftas (eller göras mycket sannolik) öppnar det upp för att vraket kan kopplas till ännu tydligare historiska sammanhang. Om den förkastas kan möjligen andra identifieringar bli aktuella.

Potentialen för en fortsatt forskning är god oavsett om identifieringen kan säkerställas eller inte eftersom lämningen som ovan redogjorts för i vilket fall som helst kan kopplas till handel kring år 1700, frågor om skeppskonstruktion samt den historiska kontexten kring Dalarö.

Sedan fartygslämningen undersöktes på 1970-talet har en omfattande forskning kring det skalbase-erade holländska, skeppsbyggeriet genomförts (se t ex Lemée 2006, Maarleveld 1994). De lämningar som legat till grund för dessa studier har dock varit betydligt mer nedbrutna än Jutholmsvraket, varför den senare kan bidra till en fördjupad insikt i de metoder och strategier som legat bakom fartygets utformning.

Jutholmsvraket får anses som en mycket välbevarade fartygslämning av ett handelsfartyg från 1600- och 1700-talen. Med sitt nästan sammanhängande skrov kan lämningen bidra med värdefull information om skrovform, lastförmåga och disponering av andra utrymmen ombord, vilket tillsammans med det omfattande fyndmaterial som finns sammanställt (se Kaijser 1983), kan bidra med ny förståelse för livet ombord på ett stort handelsfartyg runt sekelskiftet 1700.

Tillsammans med de andra fartygslämningarna runt Dalarö lämpar sig Jutholmsvraket vidare 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.



# REFERENSER

Ahlberg, E. 2005. *Jutholmen. Det lilla skäret i "Dalern Sund" som kom att få central roll i Sveriges marina historia*. Stockholm.

Cederlund, C. O. 1982. *Vraket vid Jutholmen. Fartygets byggnad*. Statens Sjöhistoriska museum rapport 16. Stockholm.

Ekberg, G. 2004. *Kulturmiljöövervakning. Rapport, stencil*. Statens maritima museer. Stockholm.

Eriksson, N. 2010. *Jutholmsvraket - ett handelsfartyg från sent 1600-tal. Arkeologisk undersökning*. Sjöhistoriska museet, arkeologisk rapport nr 2010:1. Stockholm.

Eriksson, N. 2014. *Urbanism under sail: an archaeology of fluit ships in early modern everyday life*. Diss. Södertörns högskola. Huddinge 2014.

Kaiser, I. 1983. *Vraket vid Jutholmen. Last och utrustning*. Statens Sjöhistoriska museum rapport 17. Stockholm.

Lemée, 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.

Maarleveld, T. 1994. *Double Dutch Solutions in Flush-planked Shipbuilding, Crossroads in Ancient Shipbuilding*. I Westerdahl, C. (red.). *Proceedings of the Sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology*. Roskilde.

Triewald, M. 1734. *Konsten att lefwa under Watn*. Stockholm.

Virgin, K. 1997. *Sjökrögar och gästgiverier i Stockholms skärgård*. Uppsats i arkeologi vid Stockholms universitet. Stockholm.

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

## Dokumentationsmaterial

Allt dokumentationsmaterial och handlingar i ärendet förvaras i SMTMs arkiv.

# TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Statens maritima och transporthistoriska museers diarienummer: 5.3.2-2019-1464

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 82

Vattendjup: Cirka 14-16 meter

Uppstick över sjöbotten: Cirka 5-6 meter

Position SWEREF 99 TM: 6558888/694991

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) är en myndighet som består av Sjöhistoriska museet, Vasamuseet, Marinmuseum i Karlskrona och Järnvägsmuseet 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.

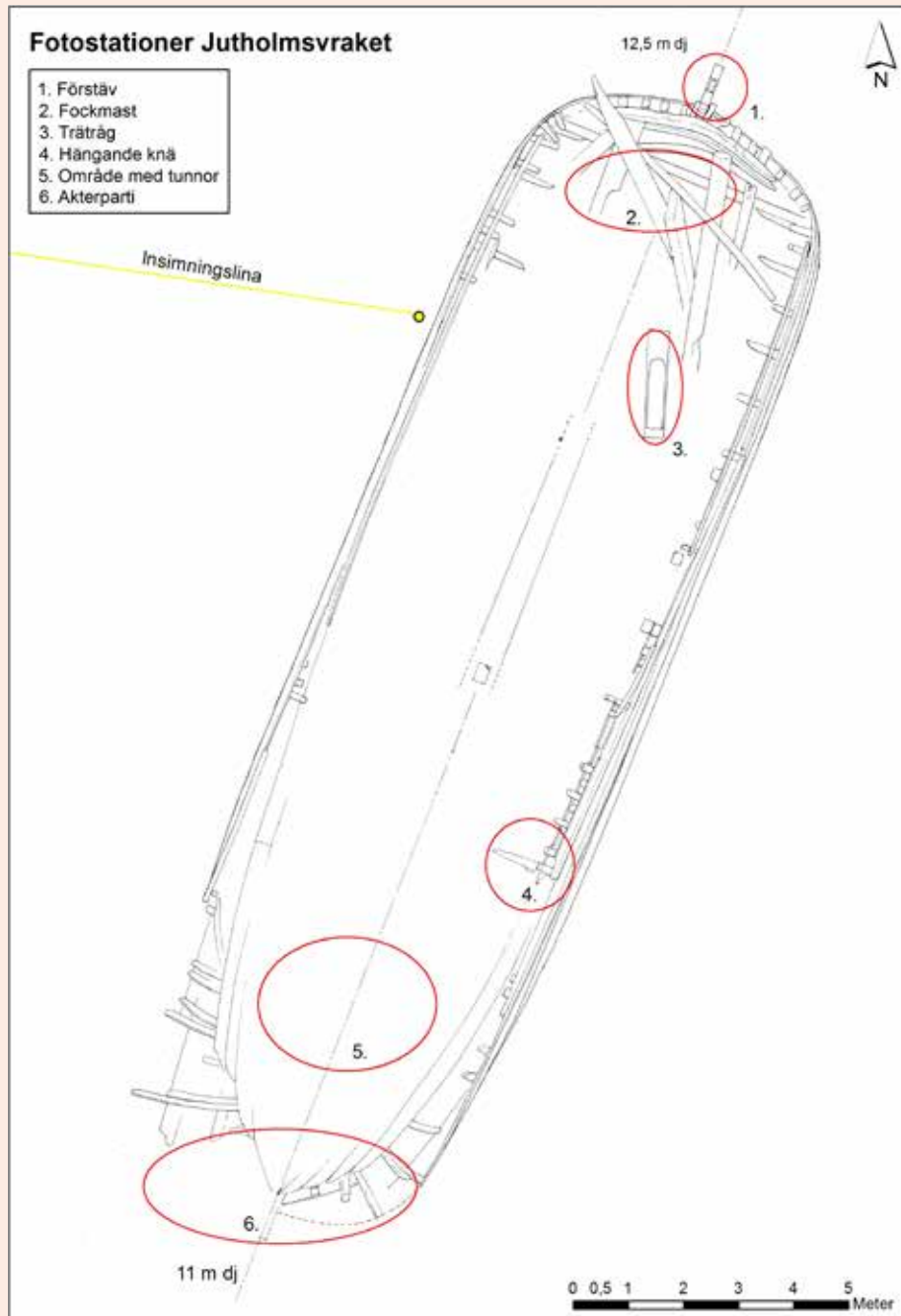
## Revisionshistorik

Jutholmsvraket nära Dalarö hamn

Datum	Händelse	Namn
2018-02-08	Upprättande av	Göran Ekberg

# BILAGOR

## Bilaga 1. Fotostationer



Teckning: Niklas Eriksson, SMTM.

## FOTOSTATION 1



**Förstäv.** Foto: Jim Hansson, SMTM.

## FOTOSTATION 2



**Fockmast.** Foto: Jim Hansson, SMTM.

### FOTOSTATION 3



**Trätråg.** Foto: Jim Hansson, SMTM.

### FOTOSTATION 4



**Hängande knä.** Foto: Odd Johansen, SMTM.

#### FOTOSTATION 5



Område med tunnor. Foto: Jim Hansson, SMTM.

#### FOTOSTATION 6



Akterparti. Foto: Jim Hansson, SMTM.



# JUTHOLMSVRAKET

Statens maritima och transporthistoriska museer har gjort en Vård- och skyddsplan för fartygslämning kallad Jutholmsvraket, nära 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.